Comisión Investigadora sobre el financiamiento de las campañas electorales, desde el año 1999 hasta el año 2015, inclusive, y su vinculación con determinadas empresas y otras que expresamente designe, de sus directores y accionistas y las tarifas de publicidad de los medios de comunicación aplicadas a los diferentes partidos políticos
Carpeta Nº 1834 de 2017

Versión Taquigráfica N° 1490 de 2018

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 2 de abril de 2018

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Alejo Umpiérrez.
MIEMBROS:	Señores Representantes Elisabeth Arrieta, Alfredo Asti, Graciela Bianchi, Andrés Carrasco, Oscar De los Santos, Guillermo Facello, Oscar Groba, Graciela Matiauda Espino, Jorge Meroni, Eduardo José Rubio y Tabaré Viera Duarte.
DENUNCIANTE:	Señor Representante Adrián Peña.
INVITADO:	Señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi.
SECRETARIA:	Señora Beatriz Méndez.
PROSECRETARIA:	Señora Sandra Pelayo.

SEÑOR PRESIDENTE (Alejo Umpiérrez). Habiendo número, está abierta la reunión.

Damos la bienvenida al señor ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi; es un gusto recibirlo; muchas gracias por su comparecencia.

La convocatoria responde a la citación del miembro denunciante, señor diputado Adrián Peña, con referencia a la empresa Cutcsa.

Cedemos la palabra al señor diputado.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Agradecemos al señor ministro por asistir a la Comisión.

La idea es tratar de comprender algo que es un poco complejo para nosotros, que es la normativa, el funcionamiento y la operativa del sistema de transporte vinculado con esta empresa que es objeto de la investigación.

Voy a dar lectura a una serie de preguntas, que entregaré al señor ministro. Ya compareció en este ámbito el director nacional de Transporte que dejó cierta documentación en la Comisión ; las preguntas son prácticamente las mismas y versan sobre la misma materia. La idea es tratar de comprender un poco más cuáles son los diferentes mecanismos y cómo funciona esto.

Las preguntas son las siguientes: "1) Defina específicamente el ámbito de acción de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Cuál es su competencia especifica y cuál es su materia de trabajo.

2) ¿Qué función ocupaba antes de ser Ministro de Transporte?

3) ¿La empresa CUTCSA es una de las empresas bajo control de la DNT?

4) Detalle a la comisión los diferentes subsidios que existen en materia de transporte. Cada uno de ellos y cómo opera.

5) Detalle con precisión qué es el llamado 'fideicomiso del gasoil'; cómo se definió desde el punto de vista formal, cómo opera en la práctica.

6) ¿Qué es el llamado premio por eficiencia? ¿Cómo se define? ¿Cómo se instrumenta desde el punto de vista formal y práctico? Defina el monto y qué empresas lo han recibido y en qué proporción desde su implementación a la fecha.

7) ¿De qué año es la reglamentación que prohibía el ingreso de vehículos con motores con tecnología Euro II?

8) ¿Qué es el consorcio metropolitano?

9) ¿El MTOP integra el consorcio metropolitano?

10) Detalle con precisión a la comisión las decisiones y las políticas adoptadas por el consorcio señalado.

11) Cuándo y dónde fue su última reunión.

12) ¿Cómo se adjudican las líneas o los servicios por parte de la DNT?

13) Las cooperativas de transporte han señalado que el sistema previsional vigente y sus costos las perjudican de manera directa en su ecuación a la hora de competir con empresas con otra característica societaria como Cutcsa. ¿Es esto es así?

14) ¿Qué opina de que una empresa concentre un porcentaje tan alto de la venta de boletos y aun mayor de las líneas de mercado del transporte colectivo de Montevideo?

15) Como persona vinculada desde hace tanto tiempo al transporte, ¿qué opinión le merece que el principal de la principal empresa de transporte de pasajeros sea designado por el Presidente de la República como su asesor en temas vinculados a transporte? ¿No entiende que coliden claramente el interés privado, particular y el público?

16) Recientemente el asesor presidencial fue elegido presidente de la Cámara Uruguaya de Transporte, en una alocución planteó reclamos gremiales dirigidos al gobierno que él asesora y que Ud. integra. Usted estaba presente, ¿qué opina de los reclamos realizados por Salgado en nombre de las patronales?"

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Recuérdeme cuáles son los reclamos de Salgado.

SEÑOR PEÑA (Adrián). No, sé. Usted estaba. No los recuerdo.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE. Señor ministro: cuando lo desee, puede comenzar a contestar; el cuestionario ha sido distribuido.

A los efectos de la correlación en la versión taquigráfica de las respuestas con las preguntas formuladas, si fuera posible, sería oportuno que el señor ministro respondiera en el orden en que fueron planteadas las interrogantes.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Vamos a tratar de dar una opinión sobre las preguntas, procurando ayudar a entender el funcionamiento.

En cuanto a la primera pregunta, relativa a cuál es el ámbito de acción de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, debo decir que es muy amplio. En realidad, se habla mucho de las obras públicas, pero eso es la mitad del Ministerio. Después hay una serie de direcciones, de planificación y algunas auxiliares, que tienen una historia importante, como la Dirección Nacional de Topografía. Como decía, la otra mitad del ministerio corresponde a la Dirección Nacional de Transporte. A mi entender, esta Dirección va a seguir creciendo en importancia, porque a los modos tradicionales de transporte, que continúan vitales y que van a seguir creciendo, se va a sumar la responsabilidad del desarrollo de otras modalidades de transporte que en este mundo, cada vez más comunicado, continuarán creciendo, y debemos tratar de favorecer que ello ocurra.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene que ver con la necesidad de que Uruguay pueda colocarse al ritmo de crecimiento que existe a nivel del mundo en materia aeronáutica, con nuevas tecnologías que permiten, por ejemplo, este fenómeno de los drones que, desde el punto de vista técnico, ya están preparados para cualquier cosa, pero acá prácticamente no tenemos regulación en ese sentido; entonces, ahí hay una tarea inmensa por delante. Dicho sea de paso, el 26 de abril vamos a hacer una reunión de la comunidad aeronáutica para tratar de que se entienda que la actividad del transporte aeronáutico no es un problema de la Fuerza Aérea nacional, sino que va mucho más allá: la Dirección Nacional de Transporte está enfocada hacia allí. También tiene todo el tema de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, que poco a poco fue encontrando su lugar donde tenía que estar: en la coordinación de los sistemas de transporte, con tareas muy importantes por delante. Asimismo, tiene el transporte fluvial y marítimo, que ya cuenta con una historia y ha jugado un rol importante en la Dirección: nada parece indicar que esa actividad no siga manteniendo vitalidad en el futuro.

Por otra parte, tiene todo el transporte de carga, que durante mucho tiempo fue realizado prácticamente por camiones, siendo el mayor porcentaje de transporte de la carga interna del país, porque el movimiento de la carga fluvial y marítima es de salida. Dentro del país, por mucho tiempo, tuvo la regulación del transporte de carga como único modo y aún sigue siendo el principal.

Finalmente, llegamos a lo que importa: el transporte de pasajeros. A la Dirección compete la regulación en general del transporte de pasajeros a nivel del país, por carretera rodoviario , pero comparte con las intendencias una parte de esa regulación. Las distintas intendencias tienen autonomía que en algunos casos desarrollan más, en otros, menos en la regulación de los servicios de transporte colectivo de pasajeros de las líneas departamentales, locales y urbanas, y la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio solamente rige para los servicios interdepartamentales, que se dividen en transporte de corta, mediana y larga distancia internacional y en transporte suburbano o metropolitano. El transporte metropolitano está constituido por aquellas líneas que no son reguladas por la Intendencia de Montevideo, ni por la Intendencia de Canelones, ni por la Intendencia de San José, y que cumplen servicios de conexión en el área metropolitana. En ese sentido, el Ministerio conserva una competencia importante; no es la mayor cantidad de empresas ni de unidades, pero tiene una regulación importante.

Si bien todas las intendencias tienen su organización departamental del transporte, algunas están más desarrolladas que otras. El caso de Montevideo es un ejemplo de un sistema de transporte urbano de pasajeros que, por su volumen, por su desarrollo, tiene una incidencia que se puede comparar con la importancia que tiene el transporte de pasajeros en el resto del país.

"2) ¿Qué función ocupaba antes de ser ministro de Transporte?".

En esta última instancia, era un hombre bastante feliz, estaba bastante tranquilo, pero, bueno, no sé en qué momento… Inmediatamente antes estaba…

SEÑOR PEÑA (Adrián). Antes de su primera gestión como ministro en el 2005, ¿cuál era su ocupación?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Legislador.

(Interrupciones)

SEÑOR VIERA (Tabaré). ¿Se desempeñaba como legislador?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Sí, claro; fui integrante de la Comisión de Transporte y Obras Públicas de la Cámara de Diputados.

"3) ¿La empresa Cutcsa es una de las empresas bajo control de la DNT?".

En lo general, sí es una empresa bajo control; en lo general y en particular, en el área metropolitana, en el sistema de transporte suburbano.

"4) Detalle a la Comisión los diferentes subsidios que existen en materia de transporte. Cada uno de ellos y cómo opera".

El miembro denunciante anunció que habían tenido la comparecencia del director nacional de Transporte; por lo tanto, me voy a descansar en que, si estuvo Felipe Martín, hay muchas cosas que ya están dichas y bien dichas.

Los sistemas de subsidio, en general, son dos principales: el que tiene que ver con la transferencia, que tiene distintas formas de distribución y que hace al viaje de los estudiantes a la facilitación de los boletos de estudiante , y el llamado fideicomiso del boleto, fideicomiso del gasoil, que es el que se integra con un aporte que se obliga a efectuar por cada litro de gasoil vendido en el país y que se administra por parte de un organismo que opera en la Corporación Nacional para el Desarrollo y que aplica las decisiones administrativas que se resuelven a nivel de la Dirección Nacional de Transporte y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Esos son los dos elementos principales.

Para no redundar sobre lo que ya estuvo dicho, si hay alguna precisión, alguna pregunta, con mucho gusto procuraré profundizar.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Sobre lo que tiene que ver específicamente con los montos y con las cifras, ¿cuánto es lo que se aporta por litro de combustible, cuánto es lo que se devuelve, cuánto suma eso? Quizás el Ministerio no tenía el dato; por eso también estaba prevista la comparecencia de la Corporación. Si el ministro los tiene, son datos importantes para nosotros.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. El valor que se estableció originalmente ha ido evolucionando con relación a cuánto es lo que se aporta por litro. En cuanto a la cifra general con respecto a todo el fideicomiso que se distribuye en cientos de empresas en todo el país preferiría, más que largar cifras, mandar la planilla con los números exactos del período que ustedes quieran. Yo pedí alguna información.

"5) Detalle con precisión qué es el llamado 'fideicomiso del gasoil', cómo se definió desde el punto de vista formal, cómo opera en la práctica. 6) Qué es el llamado premio por eficiencia? ¿Cómo se define? ¿Cómo se instrumenta desde el punto de vista formal y práctico? Defina el monto y qué empresas lo han recibido y en qué proporción […]".

Creo que, habida cuenta de que todos sabemos que esta es una comisión investigadora sobre determinados hechos, esto interesa especialmente.

Primero, el fideicomiso del gasoil se definió a través de una iniciativa que lo que procuraba era que con ese fondo se pudiera controlar y dar estabilidad a las tarifas del boleto público, habida cuenta de que afectaban a los sectores que necesitaban más estabilidad, que eran dañados por la intermitencia, por los cambios que se generaron en una época, de forma importante. Como en el sistema de transporte de pasajeros,

fundamentalmente, la mano de obra, el dólar y el precio del combustible eran los factores que más incidían, cuando estaba variando el valor del barril de petróleo en forma permanente, eso se reflejaba en cambios en las tarifas, lo que hacía casi imposible evitar que eso se reflejara en el costo del boleto. Eso generó distorsiones por mucho tiempo, porque si cada vez que se producían estas variaciones, que eran importantes, uno se las trasladaba al pasajero, este vivía en un infierno, porque cuando iba a tomar el ómnibus nunca sabía cuánto valía el boleto. Pero si no se transfería al pasajero, se ponía a las empresas en situaciones muy delicadas y a las más débiles en posiciones que prácticamente las desequilibraban desde el punto de vista económico financiero.

Por eso, se pensó en un mecanismo que procurara asegurar el precio del combustible, hacerlo previsible, y eso ha permitido que desde el momento en que se resolvió esta disposición hasta la fecha se haya logrado estabilidad en cuanto a que el precio del combustible es un valor que está previsto en la economía de todo el sistema. No es exactamente el mismo criterio el que se utiliza en el transporte urbano, en el suburbano metropolitano, en el de corta, media o larga distancia. No es el mismo criterio que se utiliza en las empresas departamentales. En su momento, se hizo un trabajo en el que se fueron definiendo determinados coeficientes que garantizaran un precio estable del combustible y que las transferencias pudieran ser financiadas por el fondo del fideicomiso. Desde entonces, ese porcentaje se ha mantenido, de modo que aun cuando varía el precio del combustible a las empresas les afecta en un porcentaje menor. Así se mantiene una cierta estabilidad en el costo, que ha sido muy útil. Por lo tanto, esto permite que se mantengan los ajustes. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas dos veces por año realiza ajustes de las tarifas del transporte. Cuando se concretan los ajustes salariales…

SEÑORA MATIAUDE (Graciela). Quisiera que el señor ministro hiciera una aclaración; quizás el resto de mis compañeros lo sabe.

¿Cómo se distribuye el monto del fideicomiso con respecto a los diecinueve departamentos? Esto es muy importante porque a veces uno tiene la duda de si el área metropolitana de alguna forma está beneficiada y a los restantes departamentos no les llega la cantidad que debería.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Recién me comprometí a mandar el volumen general de la partida. Agregaré el detalle, departamento por departamento. Ese detalle surge del nivel de servicios que tiene cada departamento. El país recibe en todos los departamentos empresas de transporte interdepartamental. Son más o menos servicios en función de la actividad que tienen, del número de pasajeros. Esas empresas interdepartamentales tienen la misma definición de criterios. A su vez, cada departamento tiene empresas locales. Esas empresas locales dependen del nivel de desarrollo que tiene el transporte colectivo. En Montevideo, hay un gran desarrollo, pero en este último tiempo hay departamentos como Maldonado y Canelones que han tenido un desarrollo muy importante del transporte propio. En algunos casos, hay sistemas de transporte históricos, desde hace muchos años, como los de Salto y Paysandú. En otros, hay departamentos en los que los sistemas de transporte son muy incipientes, precarios y no han tenido un desarrollo porque los centros poblados tienen menos habitantes, porque tienen menos centros poblados o la relación entre los kilómetros a recorrer y el número de pasajeros hace que no sea un negocio demasiado atractivo. Pero las doscientas sesenta empresas que hay en el país todas reciben el fideicomiso en función de los criterios preestablecidos que se aplican mes a mes, sin retraso. Las empresas más pequeñas, más lejanas, las que menos pasajeros trasladan reciben la partida del fideicomiso. Ese fideicomiso se liquida en función del consumo de combustible y de los kilómetros recorridos. Esta relación nos permite realizar un control permanente, que se audita siempre, para tener las garantías de que las declaraciones juradas que nos llegan tienen que ver con la realidad del consumo.

Podemos analizar la situación departamento por departamento. Sería otro tema. Creo que el fideicomiso del boleto ha sido una facilidad para el desarrollo de los sistemas de transporte y ayuda al crecimiento y desarrollo de las localidades del interior del país. Hace algunos días, surgieron discusiones sobre las partidas que se transfieren por el boleto de estudiante. Ese es otro tema; es otro fideicomiso.

Muchas veces, a través del transporte regular, no se puede ir a buscar a esos muchachos que afortunadamente cada vez más requieren transporte para acceder a la enseñanza. No se justificaría poner una línea de ómnibus para buscar a una, dos o tres personas. En estos últimos días, se hizo público una polémica y se mencionó una población del interior. Con el fideicomiso del gasoil más la transferencia de los estudiantes, tal vez pudiera justificarse alguna frecuencia de transporte regular que, de paso, serviría a vecinos que necesitan ir a la caja

de jubilaciones, a hacer un trámite o una compra. Por lo tanto, estamos convencidos de que este instrumento ayudó al desarrollo y al ordenamiento.

La pregunta dice: "¿Qué es el llamado premio por eficiencia?" Esta partida no es un barril sin fondo. Es una partida limitada; es un aporte que sale de cada litro de combustible consumido. Lo lógico es que se vaya generando una tendencia a emparejar el consumo de gasoil que estaba sobredimensionado en Uruguay con el consumo de otros combustibles, fundamentalmente las naftas. Y esa tendencia va lentamente en esa dirección; se va regulando lentamente.

En abril de 2016 sucedió el temporal de Dolores. Eso significó que hubo inundaciones en distintos lugares del país, problemas para la producción, para el transporte. El mes de abril del año 2016 fue el único en la historia del fideicomiso en el que lo que se recaudó no alcanzó para hacer la transferencia que está comprometida con las empresas de transporte de pasajeros. Hay una transferencia que, en general, se recibe por concepto de ese porcentaje sobre el combustible que se vende y se transfiere, por las necesidades y kilómetros que recorre, a las empresas que transportan pasajeros. Ese fue el único mes en la historia del fideicomiso en el que esto no pudo ser así y hubo que suplementar la partida para asegurar la transferencia, debido a que el consumo de combustible cayó un 46%. Esto nos ayudó a ver la importancia del sacudón que recibimos, que significó un 46% menos de venta de combustible.

La pregunta 6) dice: "¿Qué es el llamado premio por eficiencia?". Como la partida no es sin fin y tiene que ser administrada juiciosa y puntualmente, existe la necesidad de establecer determinados límites o exigencias mínimas. ¿Cuál es la exigencia? Administrar bien el combustible, no gastar de más, innecesariamente; gastar lo indicado, lo imprescindible.

Para lograr eso, después de unos meses de funcionamiento del mecanismo, pusimos, por un lado, un tope de gasto. A las empresas que están por encima de determinado consumo, a las que sobrepasan los estudios de consumo que se realizan para establecer la paramétrica tarifaria, se les fue ajustando el nivel de flexibilidad. Creo que hoy el 2,5 % por encima de esa cifra no cobra. Puede consumir, pero no cobra por esa parte; solo cobra por lo que establece la paramétrica, más un pequeño margen.

En la otra cara, a las empresas que logran mejorar la performance cosa que se puede con gestión, con control, con la posibilidad de aplicar elementos que puedan ayudar a una mejor combustión y con eso contribuir a la preservación ambiental y, además, gastar menos se les premia, se les incentiva. Este premio, dos o tres veces tuvo ajustes. Recuerdo que yo lo dejé establecido en mi primera gestión como ministro, antes de irme. Con la experiencia vivida durante la aplicación de la primera etapa del subsidio, nosotros sacamos el decreto en el que establecimos limitación a la flexibilidad y premio a la eficiencia; después, la vida siguió y se habrán hecho otros análisis. Cuando vi que había modificaciones, pedí algún dato del año 2017 e hice alguna cuenta. El fideicomiso y su premio funcionan solo en el transporte urbano de pasajeros. Se aplica solo en Montevideo. ¿Por qué sería complejísimo aplicarlo en el interior?

Porque la modalidad de los servicios es muy dispar; se hacen con vehículos absolutamente diferentes. Unos tienen un súper crucero, con cama, etcétera, etcétera, y otros tienen una carolina. Para comparar esas cosas se exige mucha más puntería. Por lo tanto, el premio está en Montevideo, donde tenemos un porcentaje muy importante del consumo del fideicomiso.

Tengo aquí los números de 2017 de las empresas que están actualmente en Montevideo si lo desean, puedo dejarles una copia que muestran que Cutcsa tuvo un consumo promedio de dos millones ciento veintitrés mil ochocientos y pico de litros; empieza con esa cifra y termina con 2.219.590. Eso le permite a Cutcsa recorrer 6.327.401 kilómetros, y termina en diciembre con 6.325.451. Como ven, los cambios son bastante equilibrados. Lo mismo pasa para todas las empresas.

Al final de la cuenta, si yo relaciono cuántos pesos recibe cada empresa se aprecia que en enero de 2017, Cutcsa recibía $ 9,56 por kilómetros; las cooperativas recibían $ 11,58; Comesa recibía $ 11,12 por kilómetro. Y cuando termina el año, tengo que Cutcsa recibía $ 8,90 por kilómetro; las cooperativas $ 10,49 $ 10,66; y Comesa $ 10,15 por kilómetro. Eso es lo que reciben, haciendo la liquidación de subsidios, cada una de las empresas.

Entonces, ¿cuánto significa el premio? Hago la cuenta de cuenta significa el premio, que en el período anterior fue elevado 5%. Resulta que en el caso de enero, si a lo que recibía Cutcsa le sumo el premio, recibe

$ 10,04 por kilómetro, mientras que las demás empresas estaban por encima de $ 11 por kilómetro. Si hago la misma cuenta en diciembre, me da que el premio significa $ 0,44 por kilómetro. Por lo tanto, los $ 8,90 me dan $ 9,34 consumo más el premio , y las demás empresas están por encima de $ 10,15; $ 10,66; $ 10,49.

¿Qué quiero decir con esto? Que aun las empresas que reciben el mayor porcentaje de premios, en realidad, le sale más barato al Estado y reciben menos subsidio por kilómetro recorrido que las que son menos eficientes y consumen más combustible. Me parece que este es un muy fuerte argumento para justificar por qué existe un premio y por qué ese premio era una necesidad, no para favorecer a ninguna empresa en particular porque en realidad todas tendrían las mismas posibilidades de acceder a él , sino porque nos sale más barato, porque nos conviene dar el premio; es mejor que exista inversión para consumir menos, porque todos salimos favorecidos de esa inversión.

SEÑOR VIERA (Tabaré). Compartimos el criterio, la buena intención y lo acertado de dar un premio de acuerdo con la eficiencia. Son el tipo de incentivos más que subsidios que estimulan las buenas prácticas de gestión y cuidado del medio ambiente.

De todos modos, nos parece que es una gran discriminación e injusticia lo hemos dicho en más de una oportunidad el hecho de que solo exista para Montevideo.

Puedo entender que no exista el premio por eficiencia o el subsidio para el transporte interdepartamental, porque, como ha dicho el ministro, hay empresas que pueden tener naves cruceros, impresionantes. Pero el transporte urbano del interior, en general, es bastante similar; tiene enormes dificultades. Un incentivo de este tipo, cuando el fideicomiso lo estamos pagando todos los que consumimos combustible, de alguna manera, el interior está subsidiando a Montevideo, y eso me parece una enorme injusticia. No sé si se ha analizado la posibilidad de que en algún momento esto se pueda llegar a equiparar. Es un tema colateral porque no es el objeto de esta reunión, pero quiero dejarlo planteado.

SEÑOR ASTI (Alfredo). Voy a hacer una consulta porque aclarar no puedo.

(Diálogos)

——Yo no puedo aclarar sobre algo que no conozco. Simplemente quería que el ministro nos ilustrara sobre una precisión que hizo y tiene que ver con la pregunta sobre cómo se definía el premio de eficiencia.

Quiero preguntarle al ministro cómo se hace para lograr esa eficiencia. ¿Se realiza con motores distintos? ¿Con gestión distinta? ¿Se logra agregando aditivos? ¿Cómo se logra bajar el consumo por kilómetros?

El ministro decía que es posible aplicar ese premio de eficiencia en Montevideo porque, de alguna manera, aquí el transporte está regulado y es posible comparar la situación entre empresas; en el interior es distinto. Eso no quiere decir que las empresas del interior no reciban; como recién usted leía, las cooperativas estaban en $ 10 u $ 11 por kilómetro. Lo que no reciben es el premio de eficiencia porque no está instrumentada la forma de medir esa eficiencia respecto de un promedio que sí se puede medir en Montevideo.

SEÑOR VIERA (Tabaré). Yo dije que lo que planteé no tiene que ver con el objeto de esta Comisión, pero sí tiene. Porque cuanto más queda para Montevideo, más le toca a Cutcsa. Creo que la respuesta a mi pregunta es pertinente, ya que estamos investigando Cutcsa.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Respaldo lo dicho por el diputado Viera.

Me interesaría conocer exactamente cómo se diseña este premio, cómo se calcula. No me queda claro cómo se calcula. ¿Cuál es la cuenta que se hace para ver si accede tal o cual al premio? Indudablemente, hoy ese diseño permite que solo una empresa lo reciba.

Voy a plantear dos cosas para que me aclare el ministro. Estoy tratando de entender un poco esto; como explicaba al principio es una materia muy difícil para los que no conocemos. No sé si la cuenta por kilómetro recorrido y cuánto recibe cada empresa es la cuenta que nos da la comparación real. Ahí entran otras variables; cuáles son los recorridos; cuáles son las paramétricas; cuáles son los boletos cobrados; no solo los kilómetros recorridos. Cuánto recibe por kilómetro puede ser una variable, pero en la ecuación final de la empresa entran más variables. Ese tema será estudiado.

De todos modos, esto supone un egreso; supone entregar recursos. Entiendo la intención de fomentar el ahorro en el consumo, por un montón de razones compartibles, pero de la cuenta original que se le pagaba por litro a Cutcsa, al pagar el premio, se paga más. Sin premio, el Ministerio paga menos; con premio, el Ministerio desembolsa más. Esa es la comparación que a mí me interesa. Sin premio, Rentas Generales, el Ministerio o la gente a través de la plata que es del fideicomiso, que en definitiva, de todos los que cargamos combustible , pagaría menos. Porque hay una diferencia que está en la propia cuenta que presenta el ministro. Es decir, por kilómetro es equis plata, y es más con el pago del premio. Sin el pago del premio, a Cutcsa se le pagaría menos.

SEÑOR PRESIDENTE. Como surgió de las expresiones del diputado Peña y no sé si es así, quisiera que lo verifique, lo ratifique o lo rectifique: ¿Cutcsa es la única empresa que recibe el premio por eficiencia?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. En este momento solo Cutcsa. En otro momento, la única que accedió al premio fue Comesa.

Ustedes han visto que frente a una pregunta hecha por el diputado, yo no di una respuesta concreta e hice un silencio. No fue por descortesía, sino porque creo que el desarrollo que hacía el diputado no nos ayuda a entender cómo funciona este mecanismo que tiene cierta complejidad. Le hubiera contestado mal tanto si hubiera dicho que sí o que no. En realidad la respuesta está relacionada, por ejemplo, con lo que preguntó el diputado Asti: ¿Qué hay que hacer para consumir menos y como consecuencia de ello acceder al premio? ¿O qué hay que hacer para cobrar todo el combustible que consumo y que no me queden partidas afuera? Hay que gestionar. En primer lugar, hay que decidir. Se calcula una paramétrica que se ha ajustado, ha variado, está determinada en distintas ocasiones por instancias que no son ajenas a las empresa que está estableciendo una forma de funcionamiento. Si uno establece una paramétrica que sirve para calcular el precio de la tarifa, pero después las empresas actúan con independencia y, en los hechos, contradicen los componentes de esa paramétrica, las cuentas nunca dan. La paramétrica se calcula con unidades de determinadas características. Algunas veces, hasta se establecían determinados topes.

En 1990 a mí me tocó, en la Intendencia de Montevideo, elaborar la paramétrica y establecer claramente las características de las unidades que podían incorporarse. Pero eso no significaba que yo les dijera qué marca debían comprar. Pero si había marcas que estaban por encima de esos consumos como después era el usuario el que tenía que pagar la diferencia y como esto no es una carrera de fórmula 1 en la que hay que poner en marcha tales o cuales tecnologías, sino que tenemos que asegurar el transporte a los pasajeros , la paramétrica establece esos topes.

Primera cosa, está la paramétrica de referencia.

Segunda cosa, tengo que comprar los ómnibus en función de esas referencias.

Tengo una anécdota de hace muy pocos meses, de Rivera; aprovecho a pasar el aviso al diputado.

Hay una empresa que recientemente se puso en funcionamiento como consecuencia de algunas transformaciones obligadas que hubo en el transporte urbano de Rivera; una empresa recibió unos coches. Los coches son de determinada marca, de alto consumo; viejos y con alto consumo. Es muy difícil que la empresa pueda sostenerse; sé que anda en dificultades y sé que anda buscando la posibilidad de encontrar soluciones con otras alternativas. Estuvieron hablando con nosotros y hemos tratado de ver si los ayudábamos a encontrar algún camino, pero no es fácil, porque después de que se metieron en obligaciones, gastaron plata en eso, ¿cómo se sacan de arriba un tipo de vehículo que les resulta inconveniente para la función que tienen que cumplir y sostener?

Tercer lugar: controles. Yo no he visto a nadie tirando gasoil en la calle, pero en los hechos, las cifras en algún momento parecía que hubiera tirado gasoil, pero de repente estaban consumiendo a cierto nivel. ¿Y por qué se consumen a esos niveles? Y bueno, porque la mecánica no funciona adecuadamente, porque los inyectores no funcionan adecuadamente, porque no hay un mantenimiento adecuado, porque no hay un seguimiento adecuado.

Quinto o no sé cuanto : además, existen elementos químicos y técnicos que permiten regular ese consumo.

Muchos vehículos que usamos en la calle, comunes, particulares, vamos y compramos el vehículo, que desarrolla determinada velocidad, pero hay un tope que no le permite consumir por encima de cierta velocidad. Usted, si lo lleva a un mecánico, le puede sacar el tope, si quiere, y tendrá otros rendimientos. Si no, hay un tope. ¡Bueno! En los ómnibus pasan estas cosas.

No es cuestión de que uno abre para tener cualquier posibilidad, ¡no!, tiene que ajustarlo a las necesidades del servicios, porque eso cuesta dinero, que es tarifa para los usuarios.

Y por último, existen elementos químicos, productos. Yo no conozco demasiado, pero sí tengo… me consta que Felipe Martín seguramente les haya explicado a ustedes que existe la posibilidad de lograr consumos sensiblemente más ajustados. Y eso sale plata, hay que elegir, hay que comprar esto y con esto que yo compro logro determinados resultados.

Me conviene o no me conviene. El asunto no es, como se planteaba recién, si hay menos dinero para unos, hay más dinero para Cutcsa. ¡No! Nuestro problema no es ese. Yo no descarto que en algún momento, para determinados sistemas interdepartamentales o del interior, sería bueno profundizar en un mecanismo de este tipo. El problema es que tienen que existir elementos objetivos para poder realizar comparaciones entre situaciones desiguales, entre el ómnibus que está en la empresita de Rivera con un ómnibus Carolina; no hay posibilidad de competir ni de aplicar ninguna fórmula que disimule lo que es un problema que no tiene posibilidad de disimular.

Yo creo que tenemos que promover que se siga procurando, no solo por razones económicas sino también ambientales, un ajuste de consumo. Creo que el instrumento es adecuado para este fin.

El futuro que tendremos que discutir en el Parlamento, será sobre cómo facilitamos la transformación de la energía a utilizar en el transporte colectivo, etcétera. Para ahí va el camino, no para desincentivar la utilización de productos que ayudan a lograr un objetivo que dé beneficios para todos.

Esto es un poco cómo nos manejamos, el criterio que manejamos.

SEÑOR VIERA (Tabaré). Es exactamente al revés: no se es desincentivar, sino continuar con el incentivo no solo en Montevideo sino en todo el interior. Si las empresas tienen un incentivo para invertir en tecnología como expresó el ministro como lo hace una empresa o varias en Montevideo, en el interior, seguramente… no todas, porque no son todos iguales.

A lo que voy es que el fondo es uno, es limitado lo dijo el ministro ; ese fondo debería, por justicia, estar disponible para todo el país en igualdad de condiciones. Quienes inviertan, justamente, es lo que ayudaría a incentivar a que no solo una empresa en Montevideo logre mayor eficiencia en el uso del combustible, sino que otras empresas en el interior también puedan tener el mismo incentivo y así ampliar el logro del objetivo.

Ese es el alcance de la precisión.

SEÑOR PEÑA (Adrián). La paramétrica mencionada por el señor ministro, ¿establece esas unidades que pueden incorporar las empresas? ¿Las empresas de transporte colectivo de Montevideo, que no son Cutcsa, incorporaron unidades fuera de la recomendación del ministerio?

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar). Si bien estamos en una investigadora y el planteo del detalle del funcionamiento, quizás haya necesidad de un trabajo más técnico.

El principio básico que plantea el ministro en términos de que sobre la base de la paramétrica se estima la necesidad de combustible por kilómetro para hacer el cálculo del boleto en una flota de transporte en una empresa equis, supongo que no debe ser universal la cantidad de vehículos de la misma marca, mismo tipo y el mismo rendimiento por kilómetro. ¡Supongo!

Si no fuera así en el Uruguay de hoy, y todas las empresas a nivel nacional tuvieran el mismo tipo de vehículo, con un nivel de ahorro por encima de lo que establece la paramétrica, la ley debería establecer creo que lo establece y no se pagan subsidios por mayor utilización de ese combustible , al conjunto de empresas que lo cumplieran. La pregunta es hablar del campo a la teoría, la otra es la práctica, cuál es la situación hoy,

cuando se habla de las empresas del interior, de las diferencias que tienen con las empresas de Montevideo, para que no den esos promedios por encima de lo que establece la paramétrica.

Y cuando digo esto supongo también que una empresa con veinte ómnibus o con mil doscientos, puede tener el 10% de su flota con rendimiento óptimo por encima de lo que se espera; supongo que así el Estado igual ahorra porque no compra combustible, no compra petróleo, no tiene que procesarlo ni derivarlo, y cuando le paga el subsidio a la empresa no le está pagando por la cantidad de litros porque gastó menos. Es una ecuación favorable para el Estado.

La pregunta en el sentido de poder comprender lo que yo ya comprendí es si el conjunto de la flota nacional estuviera en las mismas condiciones y fueran óptimos, si el nivel del sistema paramétrico, el Estado no gastaría menos porque tendría que pagar menos subsidio. Y como esa flota es despareja, hoy no significa compensar a aquellos que hacen una utilización más eficiente.

Y en el sentido concreto, ¿las demás empresas no cobran ese beneficio porque no arriban a los estándares que se piden o hay una decisión política de favorecer a una empresa particular, como lo plantea el diputado denunciante?

SEÑOR PRESIDENTE. Señor ministro, para rendondear…

(Murmullos. Interrupciones)

——En definitiva, señor ministro, quisiéramos saber si la paramétrica del premio de eficiencia es un diseño como un traje a confección o cuáles son los elementos objetivos que determinan qué empresas entran y cuáles no. Creo que eso es lo que subyace en el razonamiento que ha tenido con sus últimas palabras el diputado De los Santos.

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth). Mantengamos el orden de la lista de oradores, pues de lo contrario nos desordenaremos. Algunos nos anotamos hace un buen tiempo y tenemos comentarios y preguntas para hacer.

La moción es que nos ajustemos a la lista de oradores.

SEÑOR PRESIDENTE. La única trasgresión que hice fue porque estábamos en el premio de eficiencia, y creo que es un poco el núcleo de la cuestión.

Hay preguntas sin contestar, pero creo que acá está el meollo. Si no, después tendremos que volver a reingresar en el tema.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). Me parece que la exposición del señor ministro es muy coherente en todo su razonamiento. Al revés, en lugar de aclarar modestamente, una persona que no entiende de esto, pero quiere darse a entender , nos entreveraremos más si interrumpimos la exposición del señor ministro.

Entonces, lo que yo hago lo aprendí en la escuela es sacar apuntes y después, si me queda alguna cosa que el ministro no contestó, le pregunto. Me parece que es más ordenado; en ese sentido estoy de acuerdo con la diputada Arrieta, porque quien es ordenado es el señor ministro.

SEÑOR PEÑA (Adrián). En ningún momento dije que había una decisión política para favorecer una empresa.

SEÑOR FACELLO (Guillermo). El diputado Peña, a fojas 42 de la versión taquigráfica de la sesión anterior dijo que lo que aquí se está investigando eso también es importante que la empresa lo sepa no es a la empresa Cutcsa, y eso es muy importante. Y también expreso que lo que aquí se está investigando son eventualmente decisiones tomadas por quienes a nosotros nos toca controlar, que es el Poder Ejecutivo, que no quiere decir que hayan sido tomadas.

Y agrego yo que, a mi juicio, el señor ministro es un representante del Poder Ejecutivo. O sea, está muy bien que comparezca acá y podamos hacerle todas las preguntas.

Yo le quiero preguntar al señor ministro aunque sea al final del interrogatorio si considera que el Poder Ejecutivo ha tomado medidas en favor de alguna empresa en particular, concretamente Cutcsa.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Creo que la pregunta número seis, que ha generado un conjunto de dudas e interrogantes, tenemos que tratar de entender cuál es el criterio o cuál es la razón por la que en su momento el Poder Ejecutivo, el Ministerio de Transporte, la Dirección de Transporte promovieron este mecanismo.

La verdad es que aspiraríamos a que el funcionamiento fuera el mejor para logar mejores resultados, pero no es sencilla esa tarea de coordinación de intereses, que son generales como son los intereses de los usuarios del sistema , con regulaciones que se comparten entre el Gobierno Nacional y los gobiernos departamentales, con decisiones que toman particulares en el libre desarrollo de sus negocios y decisiones. Por eso se dan situaciones que son muy difíciles de comparar. No es una malsana decisión de este ministro perjudicar al interior; hay situaciones que son muy difíciles de relacionar. Podemos poner como ejemplo que se cumplen servicios similares en forma muy diferente y, obviamente, los resultados no se pueden emparejar por decreto, por más inteligente que pueda ser la pluma de una resolución.

Entonces, el mecanismo se puso en Montevideo por el volumen de demanda que existía y por la cantidad de kilómetros. Creo que el resultado es que ha funcionado adecuadamente; los números lo demuestran; adecuadamente el mecanismo, no quiere decir que haya funcionado adecuadamente el sistema. Nosotros preferiríamos que los consumos en general del sistema de Montevideo también fueran menores, porque es posible que sean menores. No es verdad que los niveles de consumo no se puedan mejorar en Montevideo. Lamentablemente, los instrumentos existentes han permitido avanzar hasta donde se ha avanzado. Tal vez tendrán que perfeccionarse, mejorarse y plantearse iniciativas que permitan corregir lo que hasta ahora no pudimos corregir. Por eso hacía referencia a que en el futuro inmediato yo diría en el presente tenemos que pensar en abrir nuevas opciones; tenemos otros modos energéticos que seguramente nos van a devolver con creces este esfuerzo, porque para recorrer los mismos kilómetros podemos lograr resultados significativamente mejores.

También en esto tendremos que procurar avanzar en la forma más eficaz e integrada posible para que sea el sistema en general el que resulte beneficiado, y para que no exista ese tironeo en cuanto a quien saca mayor o menor ventaja.

La pregunta número 7 dice: "¿De qué año es la reglamentación que prohibía el ingreso de vehículos con motores con tecnología Euro II?

SEÑOR PEÑA (Adrián). Quiero aclarar como bien leyó el diputado Facello que nosotros estamos investigando una eventual decisión de una empresa que quizás no se pueda comprobar ni determinar siquiera que se haya realizado. Eso es bien preciso desde el momento de la denuncia. Aquí no hay ningún culpable de nada; aquí lo que se está investigando es eso. Quiero ser bien preciso porque me molesta mucho que pongan en mi boca palabras que nunca dije y que, además, he tenido especial cuidado en no decir.

(Interrupción del señor representante Facello)

——Lo que dijo el diputado Facello es exactamente lo que dije; por suerte. Estamos estudiando decisiones que eventualmente pudo haber tomado. Digo "eventualmente" se puede buscar en el diccionario y no que haya tomado alguien. Estamos investigando una eventual decisión tomada por el Poder Ejecutivo.

(Interrupción del señor representante Facello)

——En ningún momento estamos diciendo que alguien tomó una decisión para beneficiar a alguien; jamás dije eso. Por suerte, de la lectura del diputado Facello cualquier cosa diccionario en mano se desprende claramente lo que estoy diciendo acá.

Yo le pregunté al ministro sobre las máquinas, los ómnibus, es decir, si la paramétrica incluye determinado tipo de máquinas, de motores o de unidades. Pregunto esto en base a lo que usted dijo sobre las empresas que traen ómnibus que están con niveles de consumo por fuera de lo que se establece, y no hay cuenta que dé. Es obvio lo que usted plantea. Ahora, ¿las empresas efectivamente trajeron unidades por fuera de lo que el ministerio establece? ¿El Ministerio estableció determinado tipo de unidades y la decisión de las empresas estuvo por fuera de eso?

Eso es importante, porque aquí hay señalamientos de que el premio está diseñado para beneficiar a determinadas empresas. Esa es una aclaración importante, porque si las empresas que denuncian esto en realidad lo que hicieron fue traer unidades que no estaban dentro de lo que el Ministerio había establecido, está claro que hay planteado algo falso.

La otra pregunta tiene que ver con los tiempos. Cuando se establece este premio por eficiencia, ¿se tiene en cuenta la flota de ómnibus y cómo estaba integrada en cada compañía? Aquí se nos explicó que el tiempo de reposición de las unidades es del entorno de los dieciséis años, si bien las empresas tratan de hacerlo antes para tener un mejor nivel de servicio y otras cuestiones que tienen que ver con el cambio de vehículo. Si yo saco un decreto hoy con determinado premio, sabiendo cuál es la composición de la flota de cada empresa que, como usted bien señaló, esa flota es disímil… Eso debiera haberse tenido en cuenta a la hora del diseño del premio. Si las empresas tenían ómnibus por fuera de las características, supongo que forma parte de la variable, porque si no yo ya sé qué empresa va a ganar el premio porque sé qué flota tiene y cuál está dentro de determinados niveles. ¿No sé si me explico?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Yo creo entender no solo la pregunta sino incluso lo que busca que yo conteste, pero las cosas porfiadamente son diferentes.

Las empresas compran las unidades de acuerdo con lo que deciden las autoridades y sus directivos en función de las ofertas que hay en el mercado. Yo puedo tener opinión de que a veces se han hecho compras adecuadas y a veces compras inadecuadas, pero cada uno tiene la potestad de resolverlo.

La regulación de esto no la hace el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el caso del transporte urbano; la regulación de esto está en la tarifa, en la paramétrica de la tarifa, que para Montevideo establece la Intendencia de Montevideo. La tarifa tiene un componente que es el consumo de combustible, y ese consumo de combustible da determinado número. Si compro unidades que tienen un consumo por arriba, ya sé que voy a tener que ahorrar en algún otro rubro porque ahí ya voy a estar perdiendo. Esa es una decisión que toman las empresas. Yo no soy quién para juzgar si compran bien o compran mal; yo simplemente observo: hay una paramétrica que establece un consumo. Si esa medida de consumo después es confirmada por las unidades que yo compro, macanudo; si no es confirmada y es superada por las unidades que compro, algo voy a tener que ajustar en otro lado.

Pero yo sé que se dicen muchas cosas, porque este tema lo viví bastante de cerca y durante muchos años. Quizás, la renovación de flota famosa haya sido la que se promovió cuando estábamos en la Federación de Obreros del Transporte, cuando había unidades de más de treinta años circulando en Montevideo. Y se renovó a partir del año 1992. Creo que esa renovación fue, en definitiva, la suma de un conjunto de actitudes constructivas para el país, porque se facilitó esa renovación que la Intendencia de Montevideo necesitaba. A nivel nacional se promovió también un programa de renovación de flota en el año 1992 que permitió construir los acuerdos entre las Intendencias y el Gobierno nacional para que esta renovación se concretara y no se volviera a repetir aquello de que las unidades eran decenas y decenas de años vetustas.

Se está hablando de un tiempo de renovación de ómnibus de dieciséis años. Hoy en día se promueve que las unidades tienen que tener un máximo de dieciséis años; eso está reconocido a nivel nacional y de la Intendencia de Montevideo.

Entonces, si la renovación general fue en 1992, y si usted le suma dieciséis años, ese argumento de que la flota es dispar no tiene mucho que ver. Lo que tiene que ver es que la disparidad en la flota tiene que ver también con formas de gestión de las empresas. Las empresas no sólo se gestionan bien o mal con respecto al combustible; se gestionan bien o mal en todos los rubros. Entonces, quien gestiona mal una empresa después tiene resultados que no son buenos; quien es más cuidadosa en la gestión de los distintos rubros, tiene mejores resultados. Siempre podemos echar la culpa a alguien; siempre podemos buscar quién tiene la culpa, pero acá no estamos hablando de una situación de disparidad en la realidad de la flota de las empresas porque vino alguien que nos impuso una decisión independientemente de nuestra voluntad. Acá, quienes son los responsables de las empresas de transporte de Montevideo han tenido todos los mismos instrumentos para ir decidiendo su futuro, su destino. Algunos han sido más exitosos y otros menos. Todos han pasado por situaciones bastante complicadas y comprometidas, en distintos tiempos, y seguirá siendo así. Los elementos que nosotros utilizamos para decidir sólo un aspecto son importantes pero no son todos los aspectos que están en juego; es un criterio que ha sido adecuado, que dio resultado y que podrá perfeccionarse y mejorarse pero que hasta ahora ha dado resultado.

Con respecto a la pregunta 7, que refiere al año de la reglamentación del Euro II, debo decir que la reglamentación es del 25 de febrero de 2008.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Me quedó claro que la disparidad de la flota no es tanto la causa sino la gestión.

Cuando se diseña este premio había una flota existente. Luego ha ido cambiando. Si tenemos en cuenta el año 1992 y los dieciséis años de renovación, que son períodos largos, diríamos que el diseño del premio es reciente en términos históricos. Entonces, ¿cuando se diseña el premio se tuvo en cuenta la composición de la flota? Hay una empresa que tiene un componente importante de participación en el mercado en la venta de boletos, que además logra por su porte otras economías que no logran otras empresas, porque la economía de escala es así; logran en otras variables determinados beneficios por su solo tamaño. ¿Cuando se diseña el premio se tiene en cuenta esa diferencia? ¿Se pondera esa diferencia que podría existir en las flotas existentes o no se tiene en cuenta esa diferencia?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Creo que ya lo expliqué suficientemente. Yo no vengo acá, después de tantos años, a oficiar de defensor de ninguna empresa. Yo vengo acá a explicar cuáles son las políticas que aplicamos y me siento con autoridad para decir las cosas que digo, porque ya hace unos cuantos años que nos manejamos y lo hacemos en función de que el transporte público funciona. Así que, sinceramente, la decisión que se tomó en su momento procuró evaluar todos los aspectos que tenía que tomar en cuenta y fue exitosa. Podrá perfeccionarse en el futuro, pero hasta ahora los números demuestran que ha sido exitosa, y nos parece que ha ayudado al funcionamiento del conjunto de las empresas. Este instrumento ha dado oportunidades estas se aprovechan o se desaprovechan incluso a quienes no habrían tenido la posibilidad de promover una reestructura, una renovación de su flota si no hubiera sido a través de este mecanismo de fideicomiso, que ha dado la garantía suficiente para elegir la unidad más adecuada para cumplir con el servicio. Eso lo han tenido todos.

¿Por qué antes era un drama la renovación? ¿Por qué demoraban treinta años en renovar los ómnibus? Porque, en un principio, la intendencia salía de garantía. Después, se dejó esta discusión, pero, ¿quién salía de garantía? Este mecanismo dio respuesta a eso. Ahora hay un instrumento que permite a todas las empresas renovar en función de la decisión que cada una toma.

La pregunta número 7 dice: "¿De qué año es la reglamentación que prohibía el ingreso de vehículos con motores con tecnología Euro II?". Del 25 de febrero de 2008. Esto también está relacionado con si alguna unidad entró o no después de que se dictó la resolución que introducía un cambio. Tanto la resolución del 25 de febrero de 2008 como la del 2 de setiembre de 2008 tienen previsto cuáles son las situaciones… Yo no lo recuerdo… Se estaba cambiando un régimen que, en su momento, trajo mucha discusión. Fue muy grande la resistencia de distintos actores: representantes de marcas, vendedores de automotores no solo de ómnibus , en el momento en que se decidió que teníamos que salir del Euro II. Afortunadamente, hoy no sé por qué Euro estamos; tal vez el Euro IX. No lo sé, pero en aquel momento la resistencia fue muy grande; sin embargo, estábamos convencidos de que teníamos que procurar una mayor exigencia para los vehículos. Lo recomendaban los defensores del medio ambiente y el transporte colectivo de pasajeros era un instrumento importante. Había que cambiar, por que si no cambiaba el transporte de pasajeros, de poco servía hacer imposiciones a los usuarios particulares en cuanto al cambio de sus vehículos.

Por eso salió esta resolución. Sin embargo, ¿qué pasó? Los negocios no se hacen de un día para el otro y, entonces, había compromisos de compra de unidades y de otro tipo. Muchos argumentaron en este sentido y se les pidió la confirmación de esos compromisos. Se establecieron algunas cláusulas generales en las resoluciones, que exceptuaban de la aplicación de la norma que entró en vigencia inmediatamente aquellos casos en que se pudiera demostrar que ya se habían adquirido las unidades o que existía un compromiso para la adquisición de las unidades. Eso fue lo que estuvo en funcionamiento.

La pregunta 8 dice: "¿Qué es el consorcio metropolitano?". Se llamó así a una creación de la Agenda Metropolitana integrada por San José, Montevideo y Canelones a nivel municipal. Se resolvió generar un consorcio sobre el tema del transporte. Se estudió el tema. Se pidió asesoramiento legal, porque había que buscar una forma de ajustarnos, sin lesionar la Constitución, a una actitud más integrada, más comprometida de los departamentos, que no renunciaban a su autonomía, pero tenían la voluntad de participar en conjunto en la regulación de algunos aspectos que tenían que ver con el transporte. El camino fue muy difícil y sigue siéndolo, porque existe la Constitución y hay competencia de autonomía en estos temas a los que ninguna intendencia está dispuesta a renunciar. Entonces, se hace lo que se puede. Se hace lo que se consigue

consensuar, lo que se logra avanzar en acuerdo. Sinceramente, en mi opinión, puede haber muchas razones para modificar la Constitución, pero esta sería una de ellas, porque el desarrollo y la organización territoriales del área metropolitana y los servicios imprescindibles para esa formación metropolitana cada vez menos reconocen los límites departamentales. Cada vez que hay que tomar una medida que tenga un carácter más allá de las autonomías, se nos generan dificultades.

Yo creo que el Consorcio Metropolitano, por ejemplo, en el transporte, tendría un papel muy importante a realizar, para mejor utilizar las distintas posibilidades, a efectos de mejorar el transporte en su conjunto. Se hace difícil regular la administración urbana de Montevideo, la administración departamental de Canelones, la administración departamental de San José y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en temas que, frecuentemente, son comunes, se superponen. No es sencillo. Yo creo que podría funcionar mejor, pero existe esa limitación, que no es cualquiera, sino una bien importante.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas integra, como recién dije, el Consorcio Metropolitano.

La pregunta 10 dice: "Detalle con precisión a la Comisión las decisiones y las políticas adoptadas por el consorcio señalado".

Hay un conjunto de decisiones que nos han permitido avanzar y mejorar. Inclusive, tal vez una de las cosas más importantes sea esta tarjeta del sistema de transporte metropolitano que está a punto de concretarse. Fíjense si será complejo que se hizo el STM 1, que es el urbano, y recién estamos culminando el trámite para hacer el STM 2. Demoró mucho, demasiado, pero una vez que se concrete va a ser un paso importante para lograr esa complementación e integración del transporte.

La pregunta 11 dice: "¿Cuándo y dónde fue su última reunión?"

Mi última reunión fue hace mucho tiempo. Creo que en este período de Gobierno no fui a ninguna del Consorcio Metropolitano, no porque no lo considere importante, sino porque tengo a los mejores delegados, que tienen más conocimiento que yo del tema. ¿Para qué voy a ir yo si están el director nacional de Transporte y su colaborador, Marcelo Fernández, que han participado, permanentemente, en cada una de las instancias?

Es cierto que las reuniones del Consorcio Metropolitano no han sido tan frecuentes en este último período como lo fueron en otra época.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Quiero aclarar que la pregunta se refiere a la última reunión del Consorcio, no a la última reunión del ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Respondí las dos cosas.

SEÑOR PEÑA (Adrián). No. Tampoco en este caso.

¿Cuál fue la última reunión?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. No lo sé; tengo que llamar por teléfono. Habrá sido el mes pasado o el otro. Anoto la pregunta.

La pregunta número 12 dice: "¿Cómo se adjudican las líneas o los servicios por parte de la DNT?".

SEÑOR PEÑA (Adrián). Antes quiero preguntarle una cosa sobre los motores Euro II.

(Interrupción del señor representante Groba. Respuesta del orador)

SEÑOR PRESIDENTE. El señor diputado Peña está en uso de la palabra.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Yo pregunto; si el invitado no tiene la respuesta, me lo dice y no hay ningún problema.

SEÑOR PRESIDENTE. La Mesa no lo está cuestionando.

SEÑOR PEÑA (Adrián). La pregunta concreta es si los motores Euro II consumen menos que los Euro III y sucesivos.

La segunda pregunta vinculada con esto es si el Ministerio tiene alguna información sobre la composición de la flota de cada empresa en materia de motores y, en caso afirmativo, si la puede enviar.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Los motores Euro II, en general, son más sencillos, consumen menos y tienen menos desarrollo tecnológico, no solo en los temas que hacen a la combustión. La tecnología va a agregando cosas y, en general, no son para economizar. Sin embargo, no me animaría a decir que en las distintas versiones de Euro el consumo haya seguido creciendo; creo que no, que ha hecho una curva. Pero en lo que tiene que ver con la situación concreta que a usted le preocupa, que es si consumía más el Euro III que el Euro II, debo decir que el Euro III consumía más que el Euro II, pero creo que después la evolución hizo que los Euro hayan ajustado también el consumo.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Hoy hay en plaza una cantidad importante de motores Euro II y Euro III si tenemos en cuenta que el último período de Euro II fue a finales de enero de 2008, por la empresa Cutcsa, y en febrero surge la reglamentación que prohíbe el ingreso de Euro II. Si ese fue el último ingreso, quiere decir que hay muchos Euro II y muchos Euro III, que son gran parte de la flota que hay hoy en la plaza, por lo que hablamos de los dieciséis años. Si ese es el último ingreso, quiere decir que hay muchos Euro II y muchos Euro III, que son gran parte de la flota que hoy existe en plaza, por lo que hablamos de los dieciséis años.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Sí, claro; debe haber muchos; la mayoría. ¿Usted quería alguna información sobre esto, señor diputado?

SEÑOR PEÑA (Adrián). Efectivamente, como los pedidos y las importaciones pasan por el Ministerio y son autorizadas por este, si fuera posible, me gustaría tener un detalle en cuanto a los motores de las diferentes compañías.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Sí, se puede, pero no porque pasen por el Ministerio. El Ministerio les da el certificado de necesidad, pero también pasan por el Ministerio de Industria, Energía y Minería, que también tiene mucho que ver con la tipología de motores. Lo que tiene nuestro Ministerio es la lista de los coches de las empresas que dependen de la Cartera, pero suponemos que no debe ser imposible pedir esto a la Intendencia de Montevideo y a las demás; no creo que ese sea un problema.

La pregunta número 12 dice: "¿Cómo se adjudican las líneas o los servicios por parte de la DNT? Bueno, hay distintos modos. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas puede otorgar líneas por iniciativa de los vecinos o de la empresa interesada en el desarrollo de determinado servicio. Otro camino en general, el más utilizado es el de los llamados a concurso o licitación para cubrir servicios, cuando se considera necesario.

Recuerdo que hubo unos cuantos llamados a nivel del transporte interdepartamental y alguna adjudicación a solicitud, porque en algunos casos se llega a soluciones negociadas bastante interesantes como, por ejemplo, la de la línea que se acaba de soldar entre Salto y Maldonado. Antes había una línea que iba de Maldonado a Durazno y otra, de Salto a Durazno, pero no se combinaban las frecuencias; entonces, los pasajeros esperaban en un banco de la plaza.

SEÑOR PEÑA (Adrián). La de Maldonado a Durazno es nueva, ¿no?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. No, es vieja: se soldaron. La Dirección Nacional de Transporte llamó a las empresas y les dijo: "Está pasando esto, ¿por qué no hacemos un servicio mejor, de punta a punta, sin hacer esperar a la gente en la plaza y coordinando los horarios?". Entonces, ¿es nueva o es vieja? En realidad, son dos líneas que se soldaron en el medio; cuando las cosas son para bien, no hay limitaciones en ese caso.

En lo que tiene que ver con el transporte urbano, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no tiene competencia y, en cuanto al transporte suburbano y metropolitano, son muy pocos los ejemplos de modificaciones de recorrido que se han dado últimamente.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Satisfecho.

(Diálogos)

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. La pregunta 13 dice: "Las cooperativas de transporte han señalado que el sistema previsional vigente y sus costos las perjudican de manera directa en su ecuación a la hora de competir con empresas con otra característica societaria como Cutcsa. ¿Es esto así?". Hay un problema que ha variado. Cuando yo era transportista de una cooperativa, existía la ley de cooperativas que exoneraba a las de transporte de los aportes patronales, pero obligaba a las empresas a hacer el aporte del obrero. Las empresas comunes, las sociedades anónimas, no tenían esa obligación. Entonces, vino la Ley Nº 17.555 no sé si me equivocaré de número que, en un paquete de medidas, generó la posibilidad de que las empresas de transporte colectivo de pasajeros no cooperativas pudieran aportar por ficto. Esto fue en el año 2000 y poco; a partir de entonces se ha generado una situación en la que resulta más beneficioso el aporte por ficto que hacen las sociedades anónimas que pagar solo los aportes patronales, que es lo que hace la cooperativa de transporte.

En este sentido, más de una vez ha habido búsqueda de soluciones que pudieran generar compatibilidad o una fórmula única, pero no ha sido sencillo, porque esto también está vinculado con el destino final de los trabajadores del transporte, con su previsión social. Y acá otra vez se mete el tema de la gestión, porque las sociedades anónimas hacen el aporte por ficto, pero, a su vez, organizan por su cuenta una especie de seguro privado. Entonces, si del otro lado ese seguro privado no se administra bien, va a ser un lío explosivo. Por eso ha sido difícil encontrar una solución común, pero, efectivamente, se genera una diferencia. Ojo: la diferencia existe, pero el número final, después de pasar raya, creo que es poco significativo.

La pregunta número 14 dice: "Qué opina de que una empresa concentre un porcentaje tan alto de la venta de boletos y aun mayor de las líneas del mercado del transporte colectivo de Montevideo?". En realidad, el aporte significativo es, fundamentalmente, en las líneas del transporte del sistema urbano de Montevideo, porque la empresa en cuestión, Cutcsa, no es mayoritaria en el área metropolitana: es la empresa mayor del sistema urbano de pasajeros.

SEÑOR VIERA (Tabaré). ¿Cuál es la mayor?

(Interrupciones)

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Sí; Copsa seguramente, pero las otras también han crecido mucho.

Sinceramente, si tuviéramos la posibilidad de diseñar un sistema de transporte, yo no lo haría con esa participación dispar. La realidad va diseñando el sistema, pero llevamos mucho tiempo y, a veces, eso supone muchos dolores.

Cuando en 1990 tuve la posibilidad de ser director en la Intendencia Municipal de Montevideo, Cutcsa rondaba el 69% de la captación de boletos de Montevideo. Eso significó que por uno de los objetivos de las políticas que tomamos en ese momento en varias áreas; no es el tema de hoy se procurara emparejar la participación, y eso tenía varios caminos: uno fue el de la renovación de flota; otro fue que las empresas más pequeñas se unificaran en la gestión de algunos temas, como el boleto de estudiante, abonos y demás, cosa que cada cual hacía por su lado. Entonces, con ese conjunto de medidas como fue el sistema de boletos de estudiantes, las boleteras universales y la renovación de flota, se atenuó la participación de Cutcsa en el mercado, que bajó a un 62% o 63%, porque todos tenían la posibilidad de participar con lo que les correspondía en el mercado.

En ese momento, se vivió una crisis importante en Cutcsa, a pesar del tamaño que tenía. La empresa también está integrada por pequeños propietarios, pequeños accionistas, que, además, le da trabajo a miles de trabajadores, obreros, que cobran su salario, y es tan importante que ellos tengan su salario como los trabajadores de otra empresa menor. En ese momento yo ya no estaba en la Intendencia; ya estaba el arquitecto Arana y Felipe Martín, en la Dirección de Transporte se tuvo que tomar una serie de medidas y de ajustes para remar frente a esa coyuntura que nos ha hecho vivir una serie de situaciones que siempre son traumáticas: la de Cooptrol, la de Cotsur y, más recientemente, el tema de Raincoop. Así que si usted me pregunta cuál es el sistema ideal, tal vez para mí no sería el que existe, pero esta es la realidad, fruto de un proceso, y creo que debemos tratar de no meternos en honduras, porque el resultado puede ser peor.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Quisiera ampliar algo sobre este punto. Obviamente, el razonamiento es compartible en cuanto a las situaciones que se generan si una empresa, en el rubro que sea, concentra tanto en el mercado. Usted relató, señor ministro, que en su tiempo como director de Transporte de Montevideo se tomaron una serie de medidas tendientes a equiparar la situación con las demás empresas, para que se fortalecieran, a través de decisiones de aquel momento que considero atinadas. ¿Cómo era su relación con la empresa Cutcsa en aquel momento?

(Interrupciones. Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE. Señor ministro: usted no está obligado a contestar. La convocatoria comprende el año 1999 en adelante, pero, si usted desea responder, puede hacerlo, pero reitero que no está obligado a ello.

(Interrupciones)

——Vamos a mantener el orden.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Es la relación que tiene que existir entre un director responsable de la Intendencia de Montevideo con la empresa; fue absolutamente normal el intercambio en aquel momento, fue normal y tengo recuerdos que me resultan gratos. Mirando hacia atrás, donde se trabajaba se trabajaba con seriedad. Creo que la empresa Cutcsa respondía con responsabilidad y nosotros también hacíamos lo que hacíamos con responsabilidad, y los resultados fueron gratos, fueron satisfactorios.

Eran Lago y Panizza, y Panizza y Lago, porque en las elecciones se iban alternando, y Salgado acompañaba en segunda o tercera fila en los últimos años, se sentaba en una silla un poquito más atrás cuando tenía reuniones con la empresa; era muy joven en ese momento cuando empezó a aparecer en alguna reunión.

Yo creo que el trabajo es un trabajo responsable y que se hizo a veces con dificultades porque los temas quemaban. Acuérdense que en ese período quedó por el camino Cooptrol y Cootsur, así que no eran todos momentos gratos.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Con relación a la pregunta 14), nosotros estamos investigando las campañas políticas de tal fecha hasta tal fecha, pero eso tiene relación como aquí se ha explicado con hechos a posteriori y también con hechos que puedan surgir antes. Las campañas sí, específicamente, pero yo apoyo la tesis del señor diputado Asti en cuanto a que los hechos pueden ser antes o después; en cuanto a las campañas sí y estoy de acuerdo con el diputado en ese sentido.

Esto tiene que ver para entender esa curva en la cual la concentración de la empresa era muy alta, era mayor a la actual, en el noventa, luego comienza un proceso en el que la empresa tiene menor participación y se va dando por las situaciones que se van dando y la realidad un nuevo incremento de la participación de la empresa en el mercado. Por eso estoy entendiendo un poco el proceso como se había dado en la línea temporal. Por eso era la pregunta.

La pregunta concreta siguiente es si hoy existen líneas, servicios, donde la única empresa que lo brinda es la empresa Cutcsa.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. ¿En el transporte urbano o en el transporte suburbano?

SEÑOR PEÑA (Adrián). En el urbano.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. En el urbano, la verdad, no lo he pensado porque no es un tema que esté en mi preocupación, en mi competencia, pero no sé.

La pregunta 15) dice: "Como persona vinculada desde hace tanto tiempo al transporte, ¿qué opinión le merece que el principal de la principal empresa de transporte de pasajeros sea designado por el presidente de la República como su asesor en temas vinculados a transporte?". Nunca me consultaron; es la primera vez que me consultan sobre este tema. No sé si vale ahora que dé una opinión. No me corresponde dar una opinión. Lo que sí le puedo asegurar es que a la otra parte de la pregunta "¿No entiende que colidan

claramente el interés privado, particular y el público?", no, la gente alguna función cumple, en algo trabaja y hay responsabilidades y responsabilidades Que no coliden con la política que se lleva adelante desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en materia de transporte, eso lo quiero dejar bien claro. Además, sería absolutamente inaceptable para mí ningún tipo de interferencia en este sentido; eso ténganlo en claro. Si sucediera se van a enterar rápidamente.

La pregunta 16) expresa: "Recientemente el asesor presidencial fue elegido presidente de la Cámara Uruguaya de Transporte, en una alocución planteó reclamos gremiales dirigidos al gobierno que él asesora y que Ud. integra. Ud. estaba presente, ¿qué opina de los reclamos realizados por Salgado en nombre de las patronales?". ¿Por qué no me ayudan y me refrescan alguno de los planteos para poder contestar sobre el contenido? Yo recuerdo el de las mamparas y ¡ojo! creo que, como andan las cosas, las mamparas son muy incómodas, generan incomodidad y rechazo, pero hay que trabajar de noche en un taxímetro sin tener ninguna protección en la espalda, donde cualquiera, en cualquier circunstancia, pueda terminar con tu vida... Creo que tenemos que ser muy prudentes. Sería mucho mejor que no existieran mamparas, pero tampoco es un invento exclusivo del Uruguay. A lo mejor tienen que ser los espacios mejor dispuestos, las mamparas ser mejores, pero yo no estoy convencido de que el reclamo sea compartido por todos. A lo mejor a algunos les viene mejor no tener mampara, pero creo que muchos de los que trabajan en el taxímetro tienen interés en mantener la mampara. ¿Qué otra cosa había dicho? Porque dijo cuatro o cinco cosas…

SEÑOR PEÑA (Adrián). Los planteos básicamente referían a determinados costos que asumen las empresas, algunos de ellos asociados a la bancarización; tal vez tienen que ver con costos de combustible con relación al transporte de carga y no al transporte de pasajeros; también tenía que ver con el estado de las carreteras, pero simplemente era una opinión general sobre los reclamos. El asesor…

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. ¿Dijo eso de las carreteras?

SEÑOR PEÑA (Adrián). Sí.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. ¡Es un atrevido!

(Hilaridad)

SEÑOR PEÑA (Adrián). Que eso repercutía sobre los costos y demás.

Simplemente, quería saber si lo recordaba. Obviamente, usted comprenderá que la pregunta refiere a que para nosotros es un hecho llamativo que alguien que dirige, precisamente, los destinos de la empresa aquí se mencionaba al señor Lago, presidente de Cutcsa en su momento, que cuando fue electo diputado, la propia gente que vino de la empresa la semana pasada aquí lo señaló, renunció y dejó su participación en la empresa es designado asesor presidencial, que además está cercano al presidente, pero, además, con otra función, cumpliendo legítimamente el rol de representante gremial y reivindicando políticas para las empresas que él representa pero reclamando al Gobierno al que asesora. Entonces, es una circunstancia evidentemente llamativa.

Me parece indudable, está claro, no desde el punto de vista formal pero sí desde el punto de vista ético, que allí hay intereses claros y hay una función que colide con ello. No quiere decir que actúe en un sentido disparado de la ética, pero desde el punto de vista de la función, indudablemente, hay una duda razonable por parte de quien habla.

Por mi parte, muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. La duda que tiene desde el punto de vista ético no está referida a mí, está comentando sobre otros hechos.

SEÑOR PEÑA (Adrián). No.

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth). En primer lugar, saludarlo y agradecerle la buena disposición para concurrir a la Comisión.

Antes de pasar a algunas preguntas adelanto que son complementarias de algunas cuestiones que usted ya ha explicado , quiero dejar constancia de algunas precisiones que me parecen importantes y que hacen al fondo del trabajo de esta Comisión.

Por ejemplo, quiero insistir en que yo he sido bastante contundente en la sesión pasada en insistir valga la redundancia en que usted concurriera a la Comisión, cuando algunos compañeros legisladores estimaron que tal vez no era necesario. Yo insistí por varias razones; en primer lugar, por respeto a su investidura. Esta Comisión había votado invitarlo a concurrir a la Comisión y me parece que con esas cosas no se juega, que debemos ser muy cuidadosos y muy serios y disculpen el término que no debemos manosear instituciones, nombres ni cargos. Si usted ya había aceptado venir a esta Comisión y ya había planteado en su agenda poder venir en el día de hoy, me parecía que era sumamente importante institucionalmente, en el vínculo que significa entre el Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo, que usted pudiera hacerlo.

En segundo término, porque nadie duda creo que es algo sumamente valioso para el trabajo en este tema de esta Comisión que usted es un hombre del transporte, en el sentido más amplio de la palabra, que ha recorrido todos los caminos y ha tenido tareas en todas las áreas por decirlo de alguna forma , en todos los lados del mostrador y lo digo en sentido favorable destacando la experiencia que usted tiene en el tema del transporte porque lo ha hecho desde el ámbito privado, desde el ámbito gremial, y lo ha hecho también como figura de Gobierno departamental y nacional. Entonces, para mí era sumamente valioso que usted concurriera hoy.

En tercer lugar, porque cabe recordar cuál es el sentido del trabajo de esta Comisión. Una vez más no me voy a cansar de hacerlo porque creo que a veces, en la dinámica que nos lleva a los distintos temas y a los largos cuestionarios, nos olvidamos un poco de cuál es la tarea de esta investigadora esta Comisión resumiéndolo en pocas palabras tiene la tarea de investigar si ciertas empresas que colaboraron de alguna manera con recursos económicos o financieros con partidos políticos, agrupaciones, listas o sectores políticos cosa que es legal y legítima y esto también quiero recalcarlo al día de hoy , por esas colaboraciones recibieron después privilegios o beneficios fuera de la norma, fuera de la Constitución o fuera de la ley, lo cual realmente se transformaría en la presunción de algún tipo de delito.

Por eso me parece fundamental no solo por su máxima jerarquía en el área sino por su vasta experiencia personal cómo la opinión del señor ministro nos puede ilustrar.

Hoy, sobre la marcha de esta Comisión y después de haberlo escuchado, la verdad es que me siento muy satisfecha de haber insistido con su concurrencia porque usted ha sido muy claro, muy contundente, y ha logrado aclararme cuestiones que otros comparecientes en la Comisión, con mucha solvencia pero tal vez con un lenguaje excesivamente técnico, nos impedían, a quienes no somos conocedores a fondo de este tema, evaluar el tema conceptualmente.

Quisiera hacer algunas preguntas complementarias.

La primera tiene que ver con el subsidio a través del fideicomiso del gasoil. Me gustaría que especifique a partir de qué año se comenzó con este sistema. ¿El señor ministro, dada su experiencia, considera que este sistema es justo y equitativo para todas las empresas que se puedan acoger a él o, tal como está diseñado, beneficia no por intencionalidad de un jerarca ni por la forma de aplicación a una escala de empresas de transporte, ya sea la más pequeña, la mediana o la de mayor envergadura?

Si el señor ministro considera que genera algún tipo de inequidad o tiene algunos defectos, ¿debe modificarse para perfeccionarse, transformarse o eliminarse? En base a los objetivos que se pretenden alcanzar, ¿cómo ve este sistema?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Debo compartir con ustedes que lo expresado por la señora diputada lo he tenido muy presente desde el primer día que asumí como ministro de Transporte y Obras Públicas. No me resultó indiferente que el presidente de la República designara como asesor personal al señor Salgado. Desde ese momento, por el respeto y consideración que le tengo al señor presidente, porque cumplo la función con absoluta integridad él me honró en designarme y por mi propio aprecio personal que me ha permitido recorrer durante muchos años distintas actividades y mirar para atrás, tuve muy claro, independientemente de esta Comisión, que debía ser absolutamente cuidadoso con las decisiones en las materias vinculadas con el transporte, que tuvieran alguna incidencia con la empresa que

preside el señor Salgado. Si normalmente teníamos que ser cuidadosos, en este caso teníamos que ser doblemente cuidadosos.

Esa ha sido nuestra manera de actuar. No nos ha resultado difícil porque nunca hemos recibido ningún planteamiento por parte de quien nos puso en la circunstancia de tomar una decisión que nos resulte inconveniente o incómodo. Pero es un elemento que tuvimos muy presente desde el primer día. No tengo ningún inconveniente en reconocerlo ante todos ustedes.

El subsidio es un mecanismo que pensamos desde el inicio de la gestión del gobierno anterior, en el año 2005. Procuramos encontrar la forma para lograr el instrumento posible y que, además, fuera aprobado por los Ministerios de Economía y Finanzas y de Industria, Energía y Minería, y por Presidencia de la República. Recuerdo que hubo un proyecto anterior que en ese momento se promovió, pero quería ser tan perfecto y abarcativo que no pudo aprobarse ni ponerse en funcionamiento. Finalmente, en el transcurso del año 2007 se puso en funcionamiento este mecanismo.

Creo que ha resultado muy bueno. Seguramente, podrá necesitar perfeccionarse en el futuro. Tenemos que movernos con cuidado, valorar lo que ha significado como instrumento positivo para modificar, para mejorar y no para retroceder. El sistema ha resultado bueno porque no beneficia al más grande; no es beneficiado el más poderoso. Por el contrario; ha permitido que sobrevivan los más débiles.

Muchas veces se recurre al fideicomiso como un elemento de garantía para la adquisición de unidades, para asumir responsabilidades. Me refiero, por ejemplo, a los fideicomisos financieros que permiten la unificación de deudas y establecer créditos a más largo plazo. Las grandes empresas encuentran estos mecanismos a partir de su propio peso en la sociedad, a partir de su propia incidencia desde distintos puntos de vista. A esas empresas nunca les faltó la posibilidad de hacer negocios de volumen y concretar a través de una línea de financiamiento, de una línea bancaria; nunca les faltó una salida. En las pequeñas empresas incluyo a las cooperativas y, ni que hablar, a las otras era una lucha absolutamente imposible. No podían tener ninguna chance de renovar flota o de mejorar y prolijear su situación económica si tenían un pasivo importante o compromisos con el BPS. Eso se pudo hacer porque tuvieron un instrumento seguro que, en la medida en que pasó el tiempo, demostró que regular y puntualmente, todos los meses, le asegura a cada uno lo que le corresponde. Por lo tanto, sobre esa base se puede hacer el negocio financiero que sea. Y así se hizo.

Ustedes me pueden decir: "Pero igual se fundió Raincoop". Sí, eso es un tema. El tema de hoy no es analizar Raincoop. Algunas empresas se fundan y, en algunos casos, cuando no se gestionan adecuadamente, se funden. Esto no da garantía de impunidad y vale todo; no protege ni al grande ni al chico. Todos tienen que cumplir sus obligaciones. Es un instrumento que da certezas para cumplirlas.

Si hay algo en lo que he pensado en este último tiempo y en lo que he dudado, es en la modificación de este mecanismo, incorporándole algún elemento que ayude a la transformación energética. Hace muchos años, aprendí que existe una cierta incompatibilidad en que un fondo que surge para bonificar el consumo de gasoil pueda utilizarse para otro tipo de energía que no dependa del gasoil. Hay una incompatibilidad. Aprendí esto en las épocas de Cooptrol. Por lo tanto, si hoy, apoyándome en este instrumento, quisiera promover la transformación hacia la energía eléctrica del transporte de pasajeros, desde el punto de vista jurídico sería cuestionable y hasta podría ser censurado. Tal vez, no tendría los elementos para pasar por alguna instancia en el Tribunal de Cuentas. Sin embargo, el objetivo del fideicomiso del boleto no es solo un auxilio para que el valor del boleto tenga un pesito menos o para servir de garantía en la renovación de flota. Se ha transformado en un instrumento regulador del transporte colectivo de pasajeros. ¡Qué bueno sería si pudiéramos incorporar este mecanismo para promover la transformación ya no en vehículos que consuman menos gasoil, sino en vehículos que, consumiendo energía eléctrica, llevaran al 25% el consumo del costo del boleto!

Tenemos que encontrar un camino. Lo planteo porque de repente nos podemos ayudar. De verdad, todavía no he encontrado cómo hacer esa transformación sin quedar fuera de juego, sin quedar jurídicamente en órsay.

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth). Muy relacionado con este tema está el premio a la eficiencia, que el señor ministro ha explicado claramente en qué consiste y cómo se aplica. También ha explicado que Cutcsa lo ha ganado y, además, que en este momento es la única empresa que lo está percibiendo. ¿Desde qué año se comenzó a implementar el premio a la eficiencia?

Se ve que se puede evaluar objetivamente que se está cumpliendo con los objetivos para los cuales se ha planteado este premio. ¿Es productiva la aplicación de este premio? ¿Debería eliminarse, modificarse, transformarse? ¿O está dando buenos resultados, máxime teniendo en cuenta que la mayoría de las empresas no están accediendo a él? ¿Cómo ven las empresas en general este premio de eficiencia? ¿Como algo totalmente inaplicable para algunas o están motivadas para llegar a él? Según expresaba el ministro, solo una empresa lo estaría percibiendo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Su reflexión es absolutamente pertinente. Esto se aplicó desde febrero de 2010. Hago notar la fecha porque asumo la responsabilidad; yo me estaba yendo del primer período de gobierno cuando dejé esté instrumento funcionando.

Los primeros años del fideicomiso cuando se cumplieron las liquidaciones con los mismos criterios, y puntualmente como siempre , fueron difíciles para tratar de influir en el buen uso de este fideicomiso, que poco a poco fue abriéndose camino como garantía para renovación de flota y para resolver algunos otros problemas. Notábamos a veces, planteábamos, sin demasiado éxito que cuando llegaba un proceso de renovación de flota se discutía en asamblea qué unidad se iba a elegir. Ahí venían los vendedores de ómnibus y hacían los más diversos planteos y vendían sus ómnibus, que eran una maravilla. Además, estaban dispuestos a hacer una colaboración para la construcción de la sede social del club tanto o para la instalación de tal cosa en tal lado, y la asamblea votaba. Pero estaban votando meterse en una unidad que podía durarle dieciséis años, que tendrían que amortizar durante mucho tiempo y después sacarle resultado. Porque esa unidad era con la que iban a recaudar; era necesaria una visión más general y global. Es muy difícil, cuando en una asamblea se plantea tal marca y tal propuesta, establecer reglas de juego que pudieran incidir y dieran garantías a todas las partes. Afortunadamente, este país tiene derechos para todos, y de distinto tipo. Ese proceso no era fácil.

La experiencia nos enseñó que había que ir apretando algunos aspectos en cuanto a no pagar por encima de determinados límites. Eso lo hemos discutido abiertamente. El que quiera comprar unidades que se sabe van a tener un consumo superior, tendrá que saber que deberá pagar por ese consumo superior. Pero esas palabras se las lleva el viento. Después, cuando llega el momento, nadie se hace responsable de la decisión que se tomó en ese momento de repente, muy democráticamente, por cientos de personas , y que no era la adecuada. Después, terminan haciéndose responsable de eso los tres, cuatro o cinco directivos de turno, que son los que tienen que sacar el barco adelante.

Este asunto nos llevó a esa conclusión. No se puede pagar más allá de determinados consumos y, a su vez, ver cómo promover que hubiera menor consumo. Ya habían aparecido experiencias en ese sentido. Cuando sacamos esa resolución, se tomó la decisión y COME también participaba del premio en ese momento. Teníamos una buena referencia, porque participaban en el premio la empresa con más coches y la empresa más chica; en el medio había un conjunto de empresas que se seguían de largo. Por lo tanto, era una base objetiva.

Cuando yo ya no estaba en el ministerio, en el período posterior, se hicieron algunos ajustes sobre el mismo concepto. Inclusive, se detalló la liquidación y se le dio más precisión al proceso; en la misma dirección, pero cambiando algunos componentes. Cuando llegamos acá nos pareció que el instrumento, en los aspectos sustanciales, funcionaba adecuadamente. COME dejó de percibir el premio. No digo que haya sido por un solo hecho, pero hay uno muy notorio, que todos conocen, que fue un cambio en la composición de su flota. Es un hecho muy notorio, que coincide en el tiempo. No creo que haya sido solo por ese hecho, pero pudo ser decisivo.

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth). Me quedan dos preguntas; no es muy extenso los que nos falta consultar al ministro

Aquí ya se ha hablado del alto porcentaje de participación que tiene la empresa Cutcsa en el mercado de transporte. ¿Usted nos puede ilustrar cuál es actualmente el porcentaje de participación? En su vasta experiencia, a través de los años, ¿ha visto que ha habido una variación sustancial en ese porcentaje? ¿Se ha visto una estabilidad a través de los años? Estamos hablando de una empresa de los años treinta; no pretendemos llegar a esa fecha, pero se trata de una empresa con muchísimos años en el mercado del transporte en Uruguay, específicamente, en la capital del país. ¿Usted nos podría decir si ese porcentaje que ya se ha mencionado, que es alto, y sobre el que ha dado su opinión de la realidad ha tenido fluctuaciones

muy importantes a través del tiempo o se ha mantenido? Usted habló de 69%, ¿en algún momento tuvo 10%, 20% u 80%? ¿Cómo es esa gráfica de participación?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Recuerdo algún mes de 69%; no creo que haya estado por debajo del 62% en ningún momento. Era la proporción que había entre el número de unidades; nos estamos refiriendo al transporte urbano de pasajeros, a Montevideo. En el transporte suburbano la participación es mucho menor, pero no la recuerdo. Inclusive, Cutcsa ha tenido una leve tendencia a bajar en los últimos meses. En Montevideo nunca debe haber estado por debajo del 62%. Tiende a un equilibrio con el número de permisos

Hay ciertas ondulaciones; es un buen electro para ver cómo andan las empresas.

El cierre de Raincoop ha tenido una incidencia que, me parce, tiene importancia. Originalmente, la Intendencia de Montevideo había previsto distribuir los permisos de Raincoop entre las empresas menores, sin darle participación a Cutcsa. Ya con los anuncios hechos del cierre de la empresa Raincoop, alguna de las empresas menores comunicó a la Intendencia su decisión de no participar y puso, no a la Intendencia, sino a la población, en una incertidumbre, porque al otro día debían tener transporte. Eso llevó a que la Intendencia tuviera que adjudicar líneas a la empresa Cutcsa. Ese fue un factor de incremento. Ese es el porcentaje que se incorporó, pero que puede ser algo más, en función de cómo están combinadas las líneas en Montevideo. Ese estudio yo no lo tengo, pero puede haber una incidencia un poco mayor que el propio porcentaje de boletos que le transmitieron. Ese es un problema porque aumentó la participación, a lo mejor, en áreas sensibles. Por ahí decían qué competencias tenía, y no sé si tenía competencias.

SEÑOR MERONI (Jorge). Voy a hacer mención a la participación en las líneas que dejó Raincoop.

En la Comisión recibimos al señor Máximo Olaurre, de la Intendencia de Montevideo, quien nos dio algunas explicaciones. Para conocimiento del ministro que no tiene por qué saberlo, ya que es ministro de Transporte y Obras Públicas de todo el país, no de Montevideo , digo que la participación de la empresa Cutcsa es menor a la de las otras dos empresas a las que se les adjudicaron las líneas de Raincoop. Una es 4,3, la otra 4,1, y Cutcsa 4. O sea que no aumentó la participación de Cutcsa.

Quería dejar esa constancia.

SEÑOR VIERA (Tabaré). ¿Tienen datos sobre el promedio de kilómetros por línea y por empresa? ¿Podrían enviarlo junto con la información que ya se ha solicitado?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. No sé si tenemos el promedio. Tenemos declaración por línea y por empresas, porque por eso se les paga. ¿Usted quiere el promedio de eso? ¿Es suficiente si le mando todos los números de un mes como referencia?

SEÑOR VIERA (Tabaré). Yo hago la cuenta; necesito los kilómetros y las líneas, por año, para hacerla. Un mes no me alcanza.

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth). Para formular la última pregunta, vamos a volver al objetivo de esta Comisión que, como dije antes, es investigar si alguna empresa, entre ellas Cutcsa, relacionada con las campañas electorales desde el año 1999 hasta 2015, por su apoyo a los partidos políticos… Eso es algo que la propia dirección de Cutcsa que ya estuvo aquí, expresó clara y llanamente que han colaborado con todos los partidos políticos y con todos los sectores.

Vamos a la pregunta final, y al hueso. Por su experiencia, conocimiento y relevancia política, le pregunto si usted tiene conocimiento o presume que en algún momento, entre los años 1999 y 2015, la empresa Cutcsa recibió algún tipo de beneficio, privilegio o prerrogativa por fuera de la normativa o la ley, como consecuencia de sus apoyos económicos, en recursos o por el préstamo de ómnibus a cualquiera de los partidos políticos o sectores políticos de nuestro país.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Usted tiene un período en la Comisión que no necesariamente coincide con mis tiempos.

Lo que yo le puedo decir es que entre 1990 y 1995, en la Intendencia de Montevideo no recibió ningún trato preferente la empresa Cutcsa, sino que lo que se establecieron políticas con objetivos generales.

Y le puedo decir que entre el 2005 y 2015 tampoco me consta que hubiera ningún tipo de resolución que buscara beneficiar a ninguna empresa en particular, no solo a Cutcsa. Ninguna empresa en particular.

Eso sí, son las fechas un poco ordenadas diferente.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). Gracias, señor ministro.

De la misma manera que la diputada Arrieta y otros diputados que estamos acá, nosotros insistimos en que usted viniera, inclusive después de haber escuchado a Felipe Martín, a quien conocemos desde hace mucho tiempo y hemos reconocido su conocimiento y su valor cuando ocupábamos cargos en el Coticen, respecto a frenar presiones de empresas cuando se trataba de boletos estudiantiles y boletos de docentes, actuando en nombre del ministerio.

De cualquier manera, es importante que usted venga, porque además de lo que dijo mi compañera Arrieta usted ya había sido citado y dado su agenda, esta es una Comisión que está tratando un tema muy delicado y nos está afectando a todos. Hay responsabilidades de todos en esto; errores de todos y aciertos de todos.

Era muy importante que usted diera su opinión como ministro de Estado. Le tengo que agradecer porque entendí cosas que más o menos había entendido, pero que usted explicó de una manera más conceptual.

Es cierto esta es una opinión personal que el decreto del presidente Vázquez no fue bueno. Es una opinión muy personal; si tuviera acceso al presidente Vázquez le diría: "Hizo muy mal, presidente".

Desde el punto de vista jurídico no le encuentro sentido a ese decreto, porque si tengo un asesor honorario, no tengo que establecerlo en un decreto. Y no hay cosa peor que escribir cosas que generan dudas.

El problema, señor ministro, es que genera dudas en toda la ciudadanía porque estamos en un momento… Usted y yo usted es mayor que yo tenemos más o menos cosas compartidas de muchos años; tratamos de salvar un diario, ¿se acuerda?, usted administrándolo y yo jurídicamente a pedido de Jaime Pérez; fracasamos estrepitosamente.

Es tal vez una luz amarilla ahora está de moda poner ese tipo de indicadores en un período en que está toda la clase política… no la clase, todos los sectores políticos, los Partidos, el sistema democrático, porque cuando uno ataca al sistema de Partidos, a los parlamentarios estamos tan abajo… Lamentablemente, el movimiento sindical y nosotros estamos abajo del todo, y tenemos una sociedad que tiene más confianza en los bancos, con lo cual realmente a uno le preocupa pero tiene que hacerse la autocrítica.

Yo quería compartir esta reflexión con la mejor intención, en el sentido de decir que para mí se equivocó; era absolutamente innecesario. Además, entiendo que sea difícil, con ese decreto en el medio, conociendo la conducta de muchos funcionarios, explicar algunas cosas que están explicadas. Desgraciadamente hoy en las redes uno dice: "Esto es una hoja de papel", y ya nos ponen intenciones espurias. ¡A todos nos pasa! Desgraciadamente lo único bueno de esto es que es democrático.

Yo entiendo una cosa que usted dijo, y quiero dejar constancia. A mí no me gusta mucho tocar la Constitución, pero es cierto que genera este desequilibrio real como usted dice , en la historia real, en el presente real, entre el interior y Montevideo, los distintos mecanismos que tenemos de tratar de ordenar el transporte. Personalmente entiendo que a veces se nos va la mano con la descentralización mire desde dónde lo digo; sé que van a considerar que estoy equivocada , porque este es un país bastante unitario ¡vamos a ser claros! , lo cual no quiere decir concentrar todo el poder en Montevideo.

En consecuencia, entiendo la dificultad, pero tal vez por el camino del Congreso de Intendentes que se está pudiendo negociar bien hay que buscar la solución.

Le quiero hacer una sola pregunta, que es un detalle en relación a todo lo que usted explicó, pero quiero tener la palabra de una persona informada y que elaboró toda esta arquitectura junto con sus asesores no se me escapa que usted dijo que lo elaboró , vinculándolo con algo que dijo Felipe Martín el otro día.

¿No podría ajustarse obviamente, siempre dentro de la Constitución y la ley algún mecanismo sin violentar el libre mercado de las empresas, que tienen derecho a comprar las marcas que quieren, a efectos de eliminar este beneficio, que es lo que suena? Suena, porque no hemos detectado ningún tipo de irregularidad, al menos yo; lo digo con toda honestidad.

Me suena a presentismo, que dicho en términos sindicales, me molesta enormemente. O sea, pagarle a la gente que cumple. Es lo que más se me ocurre; me molesta de la misma manera.

¿Me entiende, ministro? No es que dude de la honestidad, hasta que se me pruebe lo contrario; soy de las que piensa que todos son inocentes hasta que me demuestren su culpabilidad.

¿Por qué tengo que premiar a alguien o a una empresa que está cumpliendo con una paramétrica, nada menos, elaborada por las autoridades que tiene competencia para hacerlo?

Creo que lo más claro es compararlo con el presentismo. ¿No hay un mecanismo que el ministerio pueda establecer, en el momento en que las empresas sé que es complicado, es claro toman determinadas decisiones? Felipe Martín el otro día dijo que el ministerio, la dirección de Transporte, tiene ciertos mecanismos, indicadores o posibilidades de establecer criterios sobre tipos de unidades; esto lo estábamos hablando con respecto a las plataformas, que fueran bajas, accesibles.

Que se pudiera buscar por ese lado. Y eso está dentro del objeto de esta Comisión; no me quiero ir a como si esto fuera una empresa de transporte.

Quisiera eliminar de atrevida, porque dije que no sé nada todo lo que se presta a suspicacias no sé si he sido clara , y que sean mecanismo, como usted bien lo dijo, más objetivos que, en definitiva, no premien a las personas que hacen las cosas bien.

¿Qué estamos haciendo? Les fijamos la paramétrica y están haciendo las cosas bien. En todo caso, no digo castigar, pero sí exigir a las empresas que están haciendo las cosas mal, para evitar este tipo de institutos o dispositivos a efectos de impedir suspicacias, que al menos de mi parte no existen, pero es muy difícil convencer a la ciudadanía, que está descreyendo de todos.

Se podría estar beneficiando a cualquier empresa; no me estoy refiriendo a ninguna en especial, porque hasta ahora lo dije cuando vino el gerente de la empresa Cutcsa lo que había ahí era gestión. Felicité la gestión, porque en Uruguay no se premia la gestión como una especialización.

No sé si fue clara, señor ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Bien claro.

Efectivamente, hay un instrumento que se usa, que es el certificado de necesidad, como lo llamamos nosotros, que establece determinadas restricciones. Inclusive, en el transporte interdepartamental se utiliza esto.

En el año 1990 se necesitaba llamar flota, porque había que renovar; se hizo un llamado de interesados de empresas y se estableció que iban a ser especialmente considerados quienes tuvieran una cotización determinada las unidades que cumpliendo determinadas características técnicas, tuvieran un determinado precio de mercado , y que después se iba a reconocer en la paramétrica solo una amortización para ese tipo de unidades.

Fue dura, difícil, porque todos los bancos, los representantes de marcas, todos generaron un conjunto de demonios respecto a cómo nosotros íbamos a estar determinando. "¿Dónde estábamos? ¿En qué país del este estábamos para determinar qué unidades se tenían que comprar?"

El asunto no pasó a mayores recuerdo perfectamente porque surgió la iniciativa del Gobierno Nacional del proceso de renovación de flota del año 1992. Entonces, hicieron otro llamado que dejó por el costado al llamado que se había hecho de la intendencia, y se hizo un acuerdo con la intendencia para participar como una cogarantía en la financiación.

El Banco de la República tomó una decisión política de financiar las unidades, y se atenuó con eso las dificultades de garantía que tenían las empresas. Y entre el convenio y la decisión del Banco de la República, se renovó la flota.

Y en esa renovación de flota, empezó este problema. En aquella renovación de flota, como estaba el crédito, no necesariamente se compraron las unidades que iban a facilitar una mejor gestión del costo del servicio.

¡Y bueno! Eso no se ha podido corregir con el tiempo. Muchas veces, cuando vienen las distintas instancias, cuando solicitan el certificado de necesidad, dijimos: "¿Pero ustedes van a…?" Y ahí viene la historia de las asambleas tomando decisiones. Se toman decisiones por cosas que nada tienen que ver con la unidad.

Y frente a eso, la verdad es que no sé si tenemos la razón para decir que no compren ese ómnibus y tienen que comprar otro; cuando uno dice que no a una línea, debe decir que sí a otra marca. Ese es el problema que tenemos.

Además de las unidades que son una parte importante del asunto, usted con las mismas unidades puede fundirse o tener una gestión empresarial sostenible. Y en el mercado hay ejemplos; no voy a buscar casos en particular, pero hay ejemplos. Hay empresas que con los mismos ómnibus funcionan bien y hasta son ejemplo, y con los mismos ómnibus funcionan muy mal y hasta deben ingresar en concordato.

Hay otros aspectos. Las unidades es uno, pero después están la gestión, el mantenimiento, la utilización y preocupación por los aditivos, y los controles.

Los controles tienen anécdotas y efectos cuantitativos. Ha habido situaciones que fueron verdaderos escándalos por la administración de determinados surtidores para la flota. Eso también importa, porque pasan esas cosas.

SEÑOR FACELLO (Guillermo). Yo quiero hacer una pregunta al ministro y luego un planteamiento a la Comisión, sin necesariamente contar con de la presencia del ministro, para no quitarle más tiempo. Es un tema administrativo.

SEÑOR PRESIDENTE. Manejamos lo administrativo después. Ahora haga la pregunta.

SEÑOR FACELLO (Guillermo). Simplemente, quiero reiterar lo que le pregunté hoy, para que quede de nuevo constancia en la versión taquigráfica.

Él ya aclaró en forma contundente que en la Cartera que dirige el Poder Ejecutivo no ha tomado ninguna medida o decisión que, eventualmente fue utilizado ese término , haya favorecido a determinada empresa. La pregunta es si él tiene conocimiento de que alguna otra Cartera o algún integrante del Poder Ejecutivo haya podido tomar medidas o decisiones que hayan favorecido a determinada empresa en razón del vínculo de un directivo de la empresa con el presidente de la República y no directamente con el Poder Ejecutivo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Yo, que soy funcionario público, si tengo conocimiento de algo así estoy obligado a no convivir con ese conocimiento y a hacer las denuncias correspondientes.

Por otra parte, yo integro un Gobierno que creo que actúa con honestidad, que hace un esfuerzo por hacer las cosas bien. No quiere decir que todas se hagan bien, pero es la voluntad de la actuación del Gobierno en general, y yo trato de ser consecuente con esa actitud: hacer las cosas honorablemente; honrando la responsabilidad de ser ministro de Estado lo que, para mí, aparte de una responsabilidad, es un privilegio.

SEÑOR ASTI (Alfredo). Mi intervención está relacionada con el mismo tema que había planteado la diputada Bianchi Poli con respecto a premios y castigos en el tema del subsidio.

Yo he aprendido en estas sesiones tanto en la de hoy, con el ministro, como en la que vino el director de Transporte de la Intendencia de Montevideo y el director nacional de Transporte que el subsidio tiene un premio y un castigo. Hay una paramétrica de consumo de gasoil. Si alguna empresa se pasa de esa paramétrica, sobre ese exceso no recibe el subsidio.

Por otro lado, está el premio. Si alguna empresa sobrecumple ese estándar que fija la paramétrica en determinadas condiciones, se otorga el beneficio de eficiencia.

Quiero saber si lo que entendí en estas reuniones es correcto.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). Yo entendí lo mismo que usted, diputado Asti. Creo que fui clara. El ministro también fue claro al contestarme y, por ahora, no apareció otra salida; tal vez la solución distinta sea peor. Me refiero al premio; yo lo asimilé al presentismo. O sea que entendí perfectamente lo que el ministro explicó y lo que nos explicaron en las sesiones anteriores.

Insisto en que fueron muy claras las explicaciones. Simplemente lo dije y lo vuelvo a repetir , puede ser un flanco débil; lo mencioné nada más que por eso. El ministro ya me contestó. Y si yo entendí bien, estamos eligiendo el mal menor.

Gracias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Sí. El asunto es que entiendo lo que usted dice: "Bueno, sacamos el premio". Podría ser una hipótesis; muerto el perro, termina la rabia. Pero si sacamos el premio, también se sacan los elementos que se invierten para tener un resultado en la economía de combustible.

Por lo tanto, yo en esto debo admitir que soy muy conservador y trato de no hacer cambios que pongan en riesgo algo que funciona sin tener la certeza de que lo voy a mejorar. Y por eso me consuelo discúlpenme el término con lo que comenté al inicio de la jornada no sé si lograron entender qué era lo que les quería decir con respecto a esa planillita que, para mí, tiene importancia. ¿Por qué? La diputada hablaba del mal menor. Bueno, sí. Yo siempre saco la cuenta de cuánto recibe el que más recibe con relación a cuánto recibe el que menos recibe. Y lo que me está mostrando la planillita a la que hice referencia es que, en realidad, por kilómetro recorrido, recibe menos dinero del subsidio el que recibe el premio, con el premio incluido, y más dinero por kilómetro recorrido quienes incluso dejan de recibir porque consumen de más. ¡Qué sería si pagáramos todo! ¿Cuánto más sería? Y esto lo venimos haciendo como la prueba del nueve como yo le llamo , sistemáticamente.

Acá tengo el último mes de 2017. Quien más premio recibió y quien más consumo tiene recibió, con el premio incluido, $ 9,34 por kilómetro recorrido. COET recibió $ 10.49; UCOT, $ 10,66 y COME, $ 10,15. Es decir que quien más recibe, recibe menos por kilómetro que los que supuestamente menos reciben; se le reconoce un valor mayor por kilómetro. Eso nos da una cierta tranquilidad. Por eso debo confesar que hemos sido un poco conservadores al no ponernos a toquetear algo porque con el cambio no sabemos muy bien si ganamos o retrocedemos.

Y tengo la ventaja de que estas resoluciones se fueron redondeando en la anterior gestión del Ministerio. Nosotros dimos el primer paso, después se hicieron algunos ajustes, y en este período no tocamos el mecanismo para nada.

SEÑOR PRESIDENTE. Es de estilo que el presidente pregunte al final.

Hay una preocupación por la transferencia creciente desde la sociedad hacia este fideicomiso que, a su vez, termina, por las reglas del sistema no estamos hablando de intencionalidades políticas , atrapado en forma importante, obviamente, por una empresa. Se venden entre 850.000.000 y 900.000.000 litros anuales de gasoil; son, aproximadamente, US$ 130.000.000 más o menos; diez para arriba, diez para abajo en los últimos años del fideicomiso del gasoil. Obviamente que la preocupación es que nos ha pasado desapercibido como sociedad.

En el año 2006, cuando se crea por el decreto correspondiente usted lo debe recordar , el porcentaje era 2,07% del valor del gasoil el monto que se destinaba al fideicomiso: 2,07%; $ 1,53 en $ 21,90. Eso era en el momento de su generación. Repito: estamos hablando de 2,07%. Hoy estamos hablando de 8,8%, de $ 3.42 en $ 40,4, que es el valor del gasoil según el último ajuste tarifario de diciembre. Ha habido un notorio incremento. Mientras el precio no llegó exactamente a duplicarse pasó de $ 21,9 a $ 40,4 , hemos tenido un incremento del subsidio al combustible de 3,24 veces. Creo que esto no es un elemento nada menor. Este es

un elemento que, en definitiva, termina en las economías de las empresas y, por la lógica del sistema establecido, un volumen creciente lo recibe la empresa Cutcsa.

Quiero que me corrija si los datos que manejo están mal; más o menos anualicé los que presentó en esta planilla. ¿Cutcsa estaría recibiendo en el entorno de US$ 25.000.000 anuales? ¿Es así?

Lo que hice fue lo siguiente. Son aproximadamente $ 60.000.000 mensuales figuran $ 60.000.000, $ 58.000.000, $ 63.000.000, $ 61.000.000, $ 67.000.000, $ 67.000.000, $ 65.000.000, $ 59.000.000; lo que hice fue multiplicar $ 60.000.000 por 12 y dividirlo entre 28,5 un tipo de cambio relativamente generoso , lo que me da esa cifra de US$ 25.000.0000 anuales a la empresa.

Anualmente, el fideicomiso al gasoil, este fondo de estos US$ 130.000.000, ¿se distribuye un cien por ciento en su totalidad o hay remanentes que se transfieren al ejercicio siguiente? ¿Cómo funciona?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. En el tema del combustible en general, en el gasoil, las políticas vinculadas con las transferencias que se realizan en función del precio del gasoil es todo un tema bien de moda, bien del momento; yo creo que es un tema bien de esta época.

Como consecuencia del fideicomiso, distintas actividades también recibieron transferencias. El transporte de carga, por ejemplo, puede descontar hasta el 9,2% del IVA acumulado por su actividad. El sector agropecuario tiene esa posibilidad, según las áreas; creo que el que tiene más es el arrocero, que está en un 4,5% o algo así, ¿no?

SEÑOR PRESIDENTE. Está en 4,4%.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Bien: 4.4%.

Es decir que es todo el funcionamiento de un sistema que a nivel país tenemos que analizar y pensar.

En realidad, en el caso del transporte, el destino no era resolver la economía de las empresas; no es el objetivo. En el caso del transporte, el destino era rebajar el precio del boleto y ponerlo a cubierto de esas incidencias que había en un costo tan importante para el transporte de pasajeros como es el precio del gasoil.

Las empresas lo recaudaban cobrándole el boleto a la población o cubrían una parte cobrándole boleto a la población y otra la recibían a través de este fideicomiso, para que el boleto no se incrementara tanto. De hecho, se ajustó el precio del boleto y se le dio estabilidad.

Las cifras han venido evolucionando en función de que no son ajenas a otros rubros que en la economía actúan y tienen incidencia. Usted hizo un señalamiento con respecto al distinto porcentaje que tuvo inicialmente y en la actualidad. Yo podría decir que es porque, en relación con la evolución de otros índices de la economía, la evolución del precio del gasoil no tuvo el mismo ritmo, sino uno menor; por lo tanto, eso aumenta la incidencia. Sin embargo, creo que los montos son significativos y merecen ser analizados al derecho y al revés, para un lado y para el otro. Por lo tanto, no rechazo su preocupación.

Ahora bien, no es una empresa la que atrapa. La empresa recibe el porcentaje de servicios que brinda la sociedad y le corresponde ese porcentaje. No es cuestión de que esto está dirigido para que alguna empresa reciba alguna inyección…

SEÑOR PRESIDENTE. Yo no dije eso.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. No, pero tengo la necesidad de hacer el comentario.

Cada una tiene su participación. El mercado en el transporte urbano era más complejo; ahora es más sencillo: está limitado a cuatro empresas. Eso da idea de la complejidad que significaría extender esto al resto del país, pero, evidentemente, estamos en un momento en el que yo creo que estas cosas hay que meditarlas y realizar intercambios más allá de la circunstancia de una comisión investigadora o de una discusión particular, parcial. Son elementos realmente importantes para definir políticas a largo plazo. Hablaba recién del tema de la energía eléctrica, porque me da la sensación de que Uruguay no puede seguir permitiéndose el lujo de

jugar en la cancha que le resulta menos favorable. Y eso que hemos vivido un momento de cierto equilibrio, pero este subsidio surgió cuando el barril de petróleo pasaba los US$ 100; ni qué hablar lo que significaría si estuviéramos en esa época.

En cuanto a los montos generales que el diputado plantea, creo que hizo bien al sacar la cuenta, porque si esto corresponde a 2017, de acá saca las cifras generales de ese año. Yo me lo anoté para darle un pantallazo de un período, tal vez de 2007 a la fecha.

SEÑOR PRESIDENTE. También le pregunté si el fondo se consumía en su totalidad.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Se distribuye lo que corresponde. Salvo en abril de 2016, cuando no alcanzó el dinero según expliqué , generalmente, sobra un poquito o, a veces, lo que sobra un mes se compensa con otro. Queda un margen, porque se va ajustando en función de eso.

SEÑOR PRESIDENTE. ¿La prima por eficiencia es un fondo aparte o se toma directamente del fondo único del fideicomiso?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. El fondo es uno solo. Se hace el cálculo general que es el que está en la planilla y se le suma el premio a quien le corresponda. Hay una reglamentación, creo que de 2013, que establece el detalle de la liquidación.

SEÑOR PRESIDENTE. Hay algo que usted no dijo y no está en el material. Habló, en general, de precio del litro. ¿Tiene en alguna gráfica el valor que se está pagando por el premio de eficiencia, mes a mes o anualizado, en dólares o en pesos?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. No lo tengo, pero fíjese que si es un 5%...

SEÑOR PRESIDENTE. Sí; yo saqué el cálculo de que son, más o menos, $ 6.000.000 mensuales.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Agarra un mes cualquiera, hace la cuenta y…

SEÑOR PRESIDENTE. Es un peso adicional que cobra, ¿no?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. No me suena que sean $ 6.000.000, pero algo más de $ 5.000.000 capaz que sí.

SEÑOR PRESIDENTE. Entonces, anda ahí.

Señor ministro, ¿la paramétrica para la fijación tanto del fondo del fideicomiso para todas las empresas como del premio de eficiencia ha sufrido ajustes en los últimos años o es la misma, que se ha mantenido invariable? ¿Cómo se procesaron los ajustes, en caso de que haya habido?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Son dos cosas diferentes. La paramétrica es la referencia que sirve para el cálculo del boleto, de los costos del transporte. En este caso, el transporte urbano es un tema en el que decide la Intendencia de Montevideo, y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no participa. La liquidación del subsidio y del premio correspondiente está regulada por una resolución del Ministerio que se puso en vigencia en febrero de 2010 y que después sufrió un par de modificaciones, creo que en 2011 y 2013, es decir, en el período anterior. Durante este período, de 2015 en adelante, no la hemos tocado. Son un par de reglamentaciones de la liquidación mediante las cuales se fue ajustando el precio del premio.

La paramétrica tarifaria es una competencia de la Intendencia de Montevideo. La administración del fideicomiso es una competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR PRESIDENTE. Correcto.

Quiero preguntarle sobre la prohibición de los motores Euro II, recogiendo una inquietud que había planteado el diputado Peña que quizás no fue profundizada. En un momento, hubo una prohibición del ingreso de esos

motores; el diputado Peña dijo que la empresa Cutcsa había importado esos motores cuyo ingreso, luego, a los treinta días, fue prohibido. ¿Es así, diputado Peña?

SEÑOR PEÑA (Adrián). Sí; la última incorporación de motores Euro II refiere a una importación cuya solicitud se presentó en el Ministerio en el mes de enero de 2008; es la última incorporación de motores Euro II. La prohibición del decreto es de febrero del mismo año.

SEÑOR PRESIDENTE. Le quería preguntar, con respecto a eso, si hubo, de parte de otras empresas, importaciones de esos equipos en fechas semejantes, anteriores al cierre del acceso a mercado, de la prohibición. Quiero saber si solo Cutcsa hizo esa importación o también hubo otras empresas que realizaron importaciones de este tipo de motores.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. En ese momento, en 2008, yo era ministro y tengo bien claro este decreto que sacamos. Tengo bien claro que hubo un difícil forcejeo, a varias puntas, y queríamos sacarlo porque entendíamos que correspondía abrir ese camino.

Las empresas de transporte… No sé si hubo otro caso tan notorio… El tema de Cutcsa fue notorio porque no eran dos o tres unidades, sino una compra de una partida de unidades. Entonces, ¡claro!, si esperábamos y no sacábamos el decreto para dejar que primero entrara la partida, seguíamos postergando una medida necesaria. Por un lado, entendíamos que eso había que hacerlo y, a su vez, que había que promover la renovación flota. Por lo tanto, ahí se entreveró. Hubo unas condiciones que nosotros pusimos para reconocer las unidades que se habían comprometido antes, en determinadas circunstancias. Creo que la resolución lo refleja.

Después, unos meses más adelante, hubo un ajuste de esa resolución que dio mayores detalles, pero era un hecho conocido públicamente, en ese momento, que había una compra de unidades que iba a ser una excepción, que iba a saltar sobre esta resolución. Pero, a su vez, íbamos a tener la resolución en marcha.

Recuerdo, sí, que esto se dio también con el tema de los camiones y ahí fue bastante más movida la cosa, porque, efectivamente, la renovación con la nueva calificación también caía en los camiones. En ese caso, como son muchas más empresas, había distintas circunstancias: había contratos, documentos escriturados, créditos en los bancos. Creo que ahí hubo más movimiento. No recuerdo que alguna de las otras empresas que en ese entonces estaban que eran Raincoop, UCOT, Coetc y COME haya utilizado el numeral de la excepción.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Este punto es bien importante, porque esto de los motores tiene que ver con lo del premio por eficiencia. Por eso, quizás la línea de las preguntas incluso algunas mías seguramente no del todo claras en un tema que, insisto, es complejo tiene que ver con este punto. Por eso, hoy le preguntaba al ministro si se había tenido en cuenta la composición de cada vehículo de la flota cuando se tomó la decisión de generar el premio por eficiencia.

Ya sabemos que la empresa Cutcsa ingresa ómnibus a través de una solicitud, poco tiempo antes de la resolución que toma el Ministerio. Luego de eso, los ingresa formalmente de manera correcta, antes de que el Ministerio tome la resolución. Esa cantidad de ómnibus son los últimos que ingresan y, luego, todas las empresas siguen renovando con motores Euro III. Todas; incluso Cutcsa. Pero esa cantidad de unidades, como acaba de señalar el ministro, es importante y sigue, hoy, en el mercado. Las demás empresas incorporan Euro III.

Ahora ha quedado claro algo que no había quedado claro antes y, por eso, es importante lo que dijo el ministro: los Euro II consumen menos que los Euro III, sensiblemente menos, además, considerando las características del gasoil del Uruguay. Esto allana mucho camino, porque estuvimos hablando hasta de la posibilidad de traer a algún ingeniero que nos demostrara esto, porque no había quedado claro hasta hoy. Por suerte, no tenemos que hacerlo.

Entonces, esa composición de flota incide notoriamente no sé en cuánto; por eso, quiero ver los gastos y demás en que se sea más eficiente. Por consiguiente, hay una ventaja que surge de la posibilidad que la empresa tuvo de traer antes esa cantidad de ómnibus. Si cambia la cantidad importante de ómnibus, con un promedio de reposición de dieciséis años, va a pasar mucho tiempo hasta que los vuelva a cambiar…

SEÑOR PRESIDENTE. ¿Cuántos ómnibus son?

SEÑOR PEÑA (Adrián). No sé la cantidad exacta, pero son muchos, y esa ventaja no la tienen las otras empresas. Además, esto repercute en el premio por eficiencia, que supone una transferencia, por año, más allá de la cuestión del sentido del premio y del sentido del fideicomiso, que son cuestiones sobre las que yo no estoy preguntando porque no son objeto de la Comisión. Es más: seguramente comparta con el ministro los conceptos generales que él ha manejado, pero reitero , no son el objeto de mi pregunta. Eso supone una transferencia, en el acierto o en el error una decisión que puede ser positiva en sentido general para el país: esa es otra discusión , por lo menos de US$ 1.500.000 o en ese entorno. Promedialmente, en los últimos años, entre US$ 1.500.000 y casi US$ 2.000.000 por año obviamente, dependiendo del consumo van a la empresa Cutcsa y no a otras, por la razón que sea.

Acá se hablaba del presentismo, como ejemplo; se decía que si se sacaba el premio, podían desalentarse las políticas para consumir menos. Pero también es cierto que la empresa ya tiene su beneficio, como se lo indicamos acá a la propia empresa y al director Martín. Por ser más eficiente, la empresa ya tiene su ventaja porque obviamente logra una mejor rentabilidad, gracias a su gestión, a ser eficiente y a los mecanismos que utiliza. Entonces, ya tiene su premio, lo cual es muy correcto, porque le corresponde y está muy bien que lo logre gracias a su buen trabajo. Este es un premio que impone la sociedad uruguaya, en el mejor sentido, pero eso puede ser una ayuda para distanciar empresas de las otras. El ministro explicaba determinadas decisiones que él adoptó siendo Director de Transporte de la Intendencia en el año 1990, tendientes a que la concentración fuera menor. Ahora, si la empresa más grande es la que se beneficia con esta cifra anualmente, sin duda es un beneficio importante que también la distancia de las demás empresas, sin desconocer todo lo que el ministro señala que, concuerdo, tiene que ver con gestión de la empresa y de las demás. Por eso hacía mi pregunta en cuanto al diseño y a si se había tenido en cuenta el tipo de motores, porque estoy seguro de que hay muchas cuestiones que tienen que ver con no llegar al premio por un tema de gestión, pero también otras empresas han señalado que tienen dificultades propias del consumo de sus unidades, que no lo pueden resolver, por lo menos, en el corto plazo; y eso parece no haber sido tenido en cuenta.

SEÑOR PRESIDENTE. Correcto: puede quedar como una sugerencia para regular esos desequilibrios de mayor consumo hacia el futuro.

SEÑOR ASTI (Alfredo). Yo pedí la palabra por un tema sobre el que había intercambiado el ministro, creo que con usted, presidente, respecto a cuál era el porcentaje sobre los litros de gasoil que llevaba el fideicomiso y, entre otras cosas, el ministro dijo que había variado sustancialmente la relación de precios entre lo que valía el gasoil y el boleto. Entonces, la pregunta era si tenía esos datos disponibles no acá, por supuesto, sino en el Ministerio : sería bueno tener una devolución sobre el precio del gasoil, el del boleto y lo que corresponde al porcentaje de aporte del gasoil al fideicomiso.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar). Después podemos hacer los números cuando lleguemos a las conclusiones, pero si hablamos de esos US$ 1.500.000 de ganancia de una empresa que tiene mil doscientas unidades, y que solo renovó una parte, estamos hablando del orden de US$ 1.000 por año; US$ 100 por unidad: son números que después veremos. Ahora, no entiendo por qué en el marco de una política nacional de transporte, el Ministerio fue al conflicto de Euro III desconozco las causas : ¿fue porque se prohibió el Euro II, después de que ingresaran los ómnibus? Supongo que hay un soporte técnico para mantener esa decisión y no tendrá que ver con el color de los ómnibus, sino con temas ambientales, con contaminantes. En fin, quisiera saber esto; es una interrogante que se me plantea.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. La exigencia de modelos con tecnología más desarrollada es una incidencia en el mundo: ¿para qué? Para preservar el medio ambiente, para evitar la contaminación. En el Uruguay eso estaba trancado. En el mundo existía Euro IV y en Uruguay no se salía del Euro II, porque a quienes actuaban en el mercado les resultaba cómodo la venta de ese tipo de unidades. Pero también significaba una traba no soy yo quien mejor puede explicar esas cosas para el desarrollo de la actividad automotriz en general, sobre todo para el transporte de carga, donde el factor de contaminación es importante y eso estaba impidiendo la evolución de los nuevos vehículos de carga con tecnologías que, independientemente de si consumen más o menos, en su combustión generan toda otra serie de consecuencias y aportan determinados beneficios.

Por eso, no como política de renovación de flota ni de transporte colectivo de pasajeros, sino como una iniciativa que necesitamos y que no regula el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sino el de Industria, Energía y Minería, es que somos partícipes e impulsores de esa modificación. Normalmente este tipo de

resoluciones las promueve el Ministerio de Industria, Energía y Minería y otros. En este caso, nosotros fuimos socios de ese Ministerio, como naturalmente lo seremos si encontramos un camino para el cambio de tipo de energía. Quiere decir que son dos cosas diferentes.

Yo no sé cómo son los números pero, efectivamente, cien unidades no sé si llegaban a ese número: como mucho, eran cien representan el 8% del total de la flota. Eso podía tener una incidencia, pero el hecho es que dispuestos a tomar esa resolución desde el punto de vista tecnológico, en algún momento la cosa empieza; y siempre en los límites se generan este tipo de conflictos y la cuestión se resolvió por esa vía. Hasta ese momento todas las empresas habían podido incorporar Euro II; podían utilizar unidades que tuvieran una mejor performance en materia de combustible y, sin embargo, ninguna otra empresa había incorporado estas unidades. Estas unidades tienen una historia: son chasis que en general no vienen para buses sino para camiones, a los cuales se les incorpora una carrocería para buses, etcétera. Eso generó una oportunidad que esta empresa aprovechó para comprar un número importante de unidades, porque también había otro objetivo que se perseguía: queríamos renovar la flota y Cutcsa había quedado muy rezagada en ese proceso. El tema de los dieciséis años lo habíamos impuesto para todas las empresas y había que sacarse de arriba esas unidades con más de treinta años que teníamos en el camino.

Esas fueron circunstancias de un camino que se fue recorriendo con el objetivo de mejorar el sistema de transporte, la eficiencia, renovar la flota y además defender el precio del boleto: para eso había sido el fideicomiso. La diferencia que se generó en los parámetros de consumo de combustible entre las distintas empresas, que empezaron bastante antes de 2008, propiamente en 1992, pasa por otros aspectos: ¿que esto pueda tener una incidencia? Bueno, sí: puede llegar a tener un porcentaje de incidencia, pero no es ni de cerca la explicación absoluta al problema que estamos analizando.

Estamos en 2008. En 2010 yo soy el que firma la primera resolución de incentivo y premio; por lo tanto, es el mismo ministro el que firmó la resolución del Euro II, que puso el límite de los dieciséis años, que promovió el fideicomiso y el que estableció la necesidad de determinar topes máximos y mínimos y un premio para alentar el mejor consumo. Ustedes me preguntan y yo contesto las cosas exactamente como son, como las recuerdo, como sucedieron, pero si saco en limpio las reflexiones que se hacen por parte del diputado Peña, entonces, la explicación de esta comisión investigadora es investigar cómo Rossi privilegió a tal o cual empresa con las resoluciones que tomó. Y en verdad eso lo rechazo absolutamente y lo considero un destrato por parte de los legisladores que saquen la conclusión hilvanando las respuestas que voy dando, ante las preguntas que se me hacen, y que termine siendo el investigado que ustedes buscan. La verdad es que me parece…

(Interrupciones)

SEÑOR PRESIDENTE. Como supuestamente debe haber cálculos de consumo de los motores de una característica y otra, ¿eventualmente se pensó o valoró hacer una ponderación del manejo para los premios de eficiencia? ¿Nunca se solicitó o manejó como criterio? Lo digo como posibilidad, porque si eso significaba un rezago para alguna empresa, quizás estaba la eventualidad de establecer alguna suerte de ponderación.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. No tiene ninguna incidencia significativa. Esto no se le ocurrió a nadie desde 2008 hasta ahora.

SEÑOR PRESIDENTE. Yo simplemente lo pregunto.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Creo que le están buscando el pelo al huevo, pero los problemas van por otro lado. Si ustedes quieren que yo conteste para compartir la información que tengo, ¡macanudo! Ahora, si quieren obligarme a contestar que no me acuerdo, yo vengo y respondo que no me acuerdo. ¿Qué voy a hacer? Pero vamos a ser serios.

(Interrupciones)

SEÑOR PEÑA (Adrián). Me quedé medio perdido en la reflexión. No sienta, ministro, ningún maltrato de ningún tipo. Lo que yo he hecho es preguntarle y tratar de explicar a qué vienen las preguntas para comprender determinadas cosas de algo que entiendo poco, como dije al principio y también le manifesté a Felipe Martín: ha llevado mucho trabajo tratar de entender. Simplemente es una materia que usted conoce y que yo desconozco. Hay un montón de resoluciones, de decisiones que claro que tienen que ver con usted

porque era el ministro: obviamente tienen que ver con usted, pero yo no lo estoy acusando de nada. Y como dije desde el principio, y lo reitero, no estoy afirmando nada. Yo simplemente pregunto y usted, como se ha reconocido, ha explicado y nos ha desasnado en un montón de temas: lo mismo hizo Felipe Martín y yo lo reconocí al terminar su comparecencia, porque aclaró muchísimas cosas que yo no entendía antes.

Dicho sea de paso: estas cuestiones no las digo yo; ha habido gente del transporte que las ha manifestado públicamente y en versiones taquigráficas de este Parlamento; y de ahí surgen mis preguntas. Hay gente que lo ha dicho en esta misma Comisión y mi obligación es preguntar. Si yo no preguntara, ahí sí estaría fallando.

Lamento que se sienta maltratado; lamento que sienta que lo acuso de algo que no lo acuso, pero mi obligación es preguntar y he tratado de hacerlo con el máximo respeto porque usted sabe que le tengo respeto porque no nos conocemos de aquí. En ningún sentido mi posición es incomodarlo; es más, creo que las explicaciones que ha dado han aclarado muchísimo muchas cosas. Ahora, esa es mi función y no estaría cumpliendo con mi obligación, y eso lo voy a hacer.

SEÑOR GROBA (Óscar). Nosotros vamos a reafirmar la sugerencia de las diputadas Arrieta y Bianchi cuando en la última sesión el diputado preopinante planteó que, dada la respuesta del director nacional de Transporte, no era necesaria la presencia del señor ministro Rossi. Se manejaron distintos argumentos, desde el respeto del propio ministro que hacía tiempo que estaba agendado, hasta que era bueno para esta Comisión que asistiera, aunque repitiera algunos de los temas, como aquí se hizo. Él dijo que ante la presencia y las respuestas de los directores se podían analizar las actas, y después gracias a las propuestas de las dos legisladoras, el vicepresidente que estaba en ejercicio, diputado Sánchez, se puso a votación y por unanimidad, por todos los presentes, resolvimos, por todas esas valoraciones, que era buena la presencia del señor ministro, por todas las razones que dije recién y hasta que podía llegar a interpretarse sé que no porque al ministro Rossi lo conocemos, como muchos de nosotros, durante muchos años y sabemos que no iba a tomársela así de parte de la Comisión una falta de respeto.

Nosotros sabíamos los resultados, previamente a esta convocatoria, respecto a aclarar una cantidad de situaciones, a ver con otra mirada las mismas respuestas que se habían hecho anteriormente y con inquietudes de algunas nuevas interrogantes, cosa que acaba de suceder. Nosotros creemos, agradeciendo la presencia del señor ministro aclarándole a él, porque las actas son públicas y que estos temas se trataron en su momento respecto de su venida y todas las respuestas que ha dado y en el tono en que las ha dado. Además, por mantener informada a la Comisión con algunos datos que aquí se manejaron que no los tenía a mano. Así que hemos estado en una sesión si es que no hay más preguntas que para esta Comisión, como insumo, es muy importante.

Esta Comisión investiga sobre el financiamiento de las campañas electorales siempre aclaramos esto entre todos porque después a veces… y en este caso está la vinculación de la empresa Cutcsa en la campaña de financiamiento de los partidos políticos y siempre acá no lo enfocamos solo en uno sino que lo abrimos a todas las posibilidades porque me parece que la Comisión estuvo encaminada hacia allí.

Entonces, en esta sesión del día de hoy, las respuestas que ha dado el señor ministro que pueden gustarnos o no pero es la respuesta del ministro; muchas veces, entre los actores que han venido a veces promovemos una pregunta teniendo la ilusión de una respuesta que nos pueda servir para aclarar cosas, pero la respuesta que recibimos a veces no es la que creíamos y reafirma otra cosa y repreguntamos sobre eso y repreguntamos; no digo todo; estoy hablando en términos generales y me pongo en primera persona son en función de las preguntas que se realizan y en lo que tiene que ver con la Comisión.

Nosotros hoy confirmamos lo que otros actores han venido diciendo sobre los temas y está bien que se haya confirmado y está bien que venga material adicional de parte del ministro porque es lo que establece la Comisión. Usted recuerda que cuando estuvo el directorio de Cutcsa la primera pregunta, precisamente estaba vinculada al tema del aporte que hacía Cutcsa y de qué forma. Ellos dijeron que se los consultaba sobre la clase de aportes que Cutcsa realizaba a los partidos políticos durante sus campañas electorales. Al respecto debemos decir que nuestra empresa siempre cuando digo siempre, cuando hice mención al presidente de Cutcsa Lago y a su posterior participación en el Parlamento tenía que ver con este razonamiento que estoy haciendo y con aquella respuesta; fue electo diputado por el Foro Batllista y por el Partido Colorado pero no con la intención desde 1999 a 2000 de ver qué vinculación pudo haber tenido él en su trayectoria de ochenta años no sé cuántos años tiene ha actuado de la misma forma, sea la calidad de presidente que fuera.

SEÑOR VIERA (Tabaré). De 1995.

SEÑOR GROBA (Óscar). De 1995 al 2000. Yo decía que entra dentro de la investigación 1999 2000, pero quería decir que yo no lo hacía con ese interés, sino como forma de demostrar en los debates que la empresa Cutcsa tiene muchos años y el tema es que se trate de demostrar con claridad que no ha habido ningún partido político vinculado, además entre comillas "al financiamiento de los partidos políticos y después, en función de eso, pedir la empresa beneficios". Y continuaba diciendo que al respecto debemos decir que nuestra empresa siempre estuvo presente en las campañas políticas, tanto nacionales como departamentales, los diferentes partidos y dentro de ellos las diferentes agrupaciones, partidos y agrupaciones, siempre nos han solicitado apoyo para contribuir a la movilización de sus adherentes a los actos políticos. Nuestra política, en tal sentido, históricamente en toda la historia de la empresa Cutcsa , fue cumplir con estas solicitudes con total imparcialidad y en la medida de nuestras posibilidades sin resentir, naturalmente, el servicio público de transporte que está a nuestro cargo. Eso dijo la empresa y los distintos directores. No se pudo ver una vinculación directa con ningún partido o favoreciendo a ningún partido dentro de la historia de la empresa Cutcsa, por lo menos hasta ahora.

Acaba de decir el ministro por eso yo sabía los resultados de esta convocatoria, al igual que las legisladoras que querían preguntar que, en definitiva acaba de decirlo hace un rato con mucha claridad; hago hincapié en esto para que quede constancia en actas , cuando se le preguntó directamente si dentro de sus responsabilidades históricas en el ámbito del transporte él vio que se había generado a algún partido político alguna ventaja por parte de Cutcsa. Y él fue más atrás. Fue de 1990 a 1995, cuando tuvo vinculación con la Intendencia de Montevideo en el transporte, y dijo que no cuando se le preguntó sobre privilegios a Cutcsa a cualquier partido político. De 1990 a 1995, no; de 2005 a 2015, no. Fueron respuestas contundentes, cosa que, en lo personal, me satisface porque siempre que podemos aclarar la confiabilidad de las empresas y los aportes que hemos hecho me parece muy importante.

Culmino diciendo que en la otra sesión de alguna manera lo ilustré pero tengo posibilidades de aclarar que dentro de esos aportes en infraestructuras, es decir, en ómnibus, a distintos actos, se colaboró en todo el país, en la medida de las posibilidades de Cutcsa, con todos. Inclusive, se le hizo una pregunta concreta, si en el acto de San Luis, de 1995, Cutcsa había aportado un ómnibus y como dijo que sí, como a todos los demás sectores que lo solicitaban. Se le dijo muy concretamente.

En cuanto a los aportes económicos, otra vez volvemos a decir que se ha posibilitado a todos tenemos los detalles, lo dijimos el otro día, no vamos a abundar en esto , Foro Batllista, Lista 15, Alianza Nacional, Herrerismo, todo dentro de la legalidad y con los derechos de todas las empresas de hacerlo. O sea que no hay ningún vínculo extraordinario, me parece hasta ahora , en eso.

Pero dichas estas cosas, simplemente quería decir que el esfuerzo porque fue un esfuerzo de las dos diputadas ante la solicitud del diputado Peña de que no asistiera porque se encontraba satisfecho con las intervenciones de los demás directores, creo que fue muy positivo para esta Comisión. No hablo por los demás legisladores y legisladoras, pero creo que para mí releer todas las actas hasta ahora del tema Cutcsa y releer también lo que acaba de decir el ministro respecto a todo eso es muy importante.

Por lo tanto, en lugar de una pregunta es un introito como usted me ha enseñado desde que preside la Comisión y dar una opinión mía, como legislador, en el entendido de que me encuentro totalmente satisfecho con la presencia del ministro, que ha sido un acierto de las dos diputadas en ponerlo a reconsideración cuando se entendió que no debía venir y que fue votado por unanimidad de esta Comisión.

Por lo tanto, finalizo el introito diciendo que me siento totalmente complacido por el trabajo de esta Comisión y por la presencia especialmente del ministro Rossi.

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth). En primer lugar, quiero finalizar agradeciendo al señor ministro no solo la buena disposición de concurrir sino de permanecer en esta extensa sesión contestando absolutamente todas las preguntas, cosa que mucho valoramos y que creemos fortalece no solo el trabajo de esta Comisión sino al sistema político en general y, en definitiva, a la democracia, porque de eso se trata.

Arranqué diciendo hoy parte de lo que el señor diputado Groba ahora decía, por qué motivo entendíamos que por su investidura y por su experiencia tenía que ser realmente muy valiosa su participación aquí, sin ninguna duda, y creemos que ha sido así.

Ojalá realmente, es mi más ferviente deseo, desde el punto de vista como demócrata por sobre todas las cosas y republicana que esta Comisión llegue al final de su labor pudiendo establecer que sí se han hecho aportes a las campañas políticas de los partidos, las listas, las agrupaciones, pero que todas han sido en el marco de la legalidad, como todos esperamos que así sea.

Comparto y agradezco las palabras del señor diputado Groba. Ratificamos que nos congratulamos de que la Comisión en su conjunto haya apoyado la posición que con la diputada Bianchi sostuvimos. Esperemos que este sea un clima que se mantenga en todos los trabajos que tenemos a futuro en esta Comisión.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). No podía faltar fue lo que nos inspiró la palabra del ministro de Estado. Después las conclusiones nosotros las sacaremos, pero cuando estamos tratando un tema tan delicado, por más satisfactorias que hayan sido las respuestas de otras autoridades, es bueno que el ministro, quien además es muy responsable del sistema de transporte desde hace muchos años, nos haya podido dar sus opiniones. De ninguna manera al menos de parte personal no tengo ningún tipo de presunción al contrario en el sentido de que podemos estar de acuerdo, o no aclaré desde el principio que yo no sabía de este tema , pero sí sus aportes conceptuales nos han permitido aclarar muchas cosas. Es el Poder Ejecutivo el que está acá y eso es muy importante para un sistema democrático, sobre todo para la población cuando evalúa el trabajo de nuestra Comisión, que nos castiga bastante, inclusive la prensa, de todos los colores, aunque no sé qué colores tiene porque, en realidad, estoy acostumbrada a otro periodismo. Pero, por supuesto, seguirá rigiendo la libertad de prensa, y moriré defendiéndola. Cualquier palabra o decisión que tomemos, la prensa la interpreta como que queremos tapar algo.

Queremos que quede claro y cristalino que el ministro de Estado vino a hacerse responsable de las decisiones que tomó, más allá de sus asesores. Además, le agradecemos la buena disposición que tiene. Siempre debería ser así, pero no siempre es así. A veces, en otras comisiones tenemos que esperar un mes, un mes y medio, dos meses, ponernos mal y enojarnos para que los ministros o las autoridades responsables que citamos vengan con la disposición que usted lo hizo.

Me voy tan tranquila como cuando vine.

SEÑOR PRESIDENTE. Nos adherimos a las palabras de nuestros compañeros.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Me preocupa este último intercambio, no porque no reconozca en el diputado Peña y en todos ustedes una total corrección, cortesía y consideración hacia mi persona, sino porque creo que se desarrolló un razonamiento que saca las cosas de su contexto.

Yo contesté lo que entiendo: que los motores Euro II de esos coches que estaban ingresando son de inferior consumo que otras opciones que tiene el mercado en la categoría Euro III. Pero eso no quiere decir que en el sistema no haya otros coches, incluso Euro II, de mayor consumo que los que ingresaban con la renovación. No sé si esto queda claro. Las decisiones que se toman para defender o no la economía de una empresa pasan por un conjunto de aspectos que enumeramos no los vamos a reiterar y no se pueden desdibujar en función de una conclusión que sería demasiado sencilla. No podemos decir que esa operación no tenía incidencia, pero de ninguna manera podemos admitir que se diga que esa incidencia significaba una ventaja, y menos una ventaja indebida, a favor de alguno de los sectores.

Esta precisión es fundamental. En ese momento, desde el año 1992 estaban funcionando vehículos Leyland o Volvo, que tenían un consumo muy superior a las unidades que se incorporaban, independientemente de que fueran más viejas. Vale la pena que ustedes, que tienen la responsabilidad de sacar las conclusiones, conozcan estos aspectos y no solo se guíen por determinadas expresiones que pueden llevar a sacar conclusiones incorrectas.

De cualquier modo, estoy acá el tiempo que ustedes dispongan porque entiendo que es una obligación que tenemos como ministros; es parte de nuestras obligaciones. Consideramos que esta Comisión Investigadora es importante. Todas son importantes, pero concuerdo en que esta, en este momento, tiene mucha importancia y ustedes tienen una enorme responsabilidad porque hay un desdibujamiento de determinados valores. Quienes vivimos ciertas experiencias, sabemos que hay cosas que no se pueden facilitar. Podemos tener eternas discusiones sobre tal o cual ómnibus, pero no podemos poner en riesgo el funcionamiento del sistema democrático.

Estoy a las órdenes.

SEÑOR PRESIDENTE. ¿Usted anotó lo que se le solicitó?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Sí.

SEÑOR PRESIDENTE. Le pido que le dé lectura, así tenemos la lista completa.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Pidieron la lista general de los consumos y kilómetros de las empresas; la lista separada del subsidio entre el sistema urbano y el sistema del interior; la fecha de la última reunión del consorcio metropolitano; la actual composición de la flota de vehículos de las empresas urbanas, de Montevideo y del área metropolitana, y los kilómetros por empresa en un año.

SEÑOR PRESIDENTE. También le solicito el decreto por el que se regula el premio por eficiencia y sus modificativos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Eso ya está pedido en general.

SEÑOR PRESIDENTE. Le agradecemos su presencia.

(Se retira de sala el señor ministro de Transporte y Obras Públicas)

SEÑOR FACELLO (Guillermo). Voy a plantear una cuestión de índole administrativa. Haré un breve razonamiento y pido a la secretaría que me corrija si estoy equivocado.

El 8 de junio se cumplirá un año del funcionamiento de la Comisión. Se puede solicitar una prórroga al plenario de seis meses, lo que llevaría a que la Comisión sesionara hasta el 8 de diciembre.

Según mi memoria, hay temas que están pendientes para hacer una revisión, ponernos al día y realizar alguna propuesta. De la empresa Camvirey, hay personas que no vinieron a declarar, que directamente rechazaron la convocatoria; lo mismo sucede con las empresas Aire Fresco y La Diez. Por la empresa Cutcsa, que es la que está ocupando la atención en estas últimas semanas, están convocados la Corporación Nacional para el Desarrollo, el intendente Daniel Martínez y el presidente de la empresa, señor Salgado. De la empresa Fripur, vinieron todos los que fueron convocados, particularmente su expropietario. Además de estas empresas que dieron origen a esta Comisión, queda citar a dos más: la empresa Tenfield y la ONG Beraca, la Iglesia Misión Vida.

Después de todo este tiempo de deliberaciones y de recibir delegaciones, considero que hay algunos casos que debemos dar por suficientemente debatidos o analizados hasta el momento en que se hagan los informes finales. A mi juicio, este es el caso de La Diez, de Fripur, de Aire Fresco y aunque les parezca mentira y algunos pongan el grito en el cielo de Cutcsa. ¿Por qué Cutcsa? Aquí estuvo el director nacional de Transporte y todos fuimos contestes en afirmar que las explicaciones fueron claras y contundentes; estuvo el director de Tránsito de la Intendencia de Montevideo con la misma resolución; vinieron, incluso, personas de otras empresas, como el señor Pascale; hoy estuvo, nada más y nada menos, el señor ministro de Transporte y Obras Públicas, representante del Poder Ejecutivo. En homenaje a toda la situación que se está dando fuera de la Comisión me refiero a lo que se está conversando a nivel de la opinión pública y a versiones de prensa no podemos continuar dando lugar a suspicacias. Si tenemos prueba o denuncia concreta contra alguna persona en particular cumplamos, como funcionarios públicos que somos, con nuestra obligación, impuesta por el artículo 177 del Código Penal, y hagamos la denuncia penal correspondiente, pero no sigamos creando este clima.

Además, hace unas semanas atrás se sumó el tema de las tarjetas corporativas. En cualquier momento también podemos llamar a Jorge Lanata; recordemos que él tenía un programa y cuando tocó temas vinculados a determinados partidos políticos o empresas una de ellas es la que está pendiente , se le levantó el programa.

¿Qué necesidad tenemos? Tenemos claro a mi juicio; me hago responsable que aquí no ha habido… En el caso de estas empresas ya todos tenemos una composición de lugar. ¿Por qué seguir? En el caso de cambio Camvirey yo puedo decir que necesito testimonios del contador Capote porque era nada más ni nada menos

que el contador de la empresa y presidente del Banco Central cuando se le otorgó la autorización a este cambio para operar. Quiero el testimonio del señor Alexis Cadimar, socio en la radio propiedad del señor Sanabria. Creo que es así; pido a los señores diputados de Maldonado que me corrijan si no lo es. También se planteó la convocatoria al fiscal Morosoli, que se excusó porque lo trasladaron; ahora no tiene nada que ver con la causa, pero podría venir. Yo podría sumar algún expresidente por la vinculación notoria en la adjudicación de bandas. Creo que todo eso no le hace bien a la Comisión ni al sistema.

Por lo tanto, propongo que vayamos dando por cerrados algunos de estos capítulos y abordemos los que están pendientes. Inclusive, quiero proponer al diputado Peña que en la nómina de periodistas que él citó, relacionados con la empresa Tenfield… Yo me acuerdo que había uno en los medios de prensa, en aquel momento, que tenía mucha información sobre la empresa. Era Ricardo Gabito Acevedo, el famoso "Picaflor" del diario La República, que hasta sufrió atentados y no lo he visto en la nómina de convocados.

No creo que el intendente Martínez agregue mucha cosa; ya vino su director de tránsito y escuchamos todas las opiniones que dio.

En cuanto a la Corporación Nacional para el Desarrollo me parece que no ameritaría mayor información de la que ya hemos recibido. Tenemos nutrido material para reflexionar y preparar los informes en el momento oportuno.

Esto es, básicamente, lo que quería plantear al seno de la Comisión.

SEÑOR ASTI (Alfredo). Más allá de no expresarnos todavía con respecto a la propuesta del diputado Facello, que nos parece oportuna para analizar y sin expedirnos sobre el fondo del tema, es conveniente hacer una rendición de cuentas de cómo estamos y hacia dónde vamos. Quizá para la próxima sesión podamos venir con posiciones de partidos o de sectores.

Voy a hacer dos precisiones. Además de los temas planteados por el diputado Facello, recordemos que la Cámara votó dos paquetes. Uno, el de las empresas vinculadas con las campañas electorales, y otro, el de las tarifas de publicidad electoral. Son dos temas distintos. También hay una serie de citaciones que se habían pedido para ese tema que todavía no hemos abordado.

El diputado Facello decía que quedan cosas pendientes de Camvirey o Cambio Nelson. Recuerdo se nos dijo que la semana que viene estaría, pero de esto hace como un mes y medio que hay una solicitud al Partido Colorado para que nos dijera cuáles eran las responsabilidades políticas que habían tenido Wilson Sanabria, su hijo, y Capote en ese Partido; no las públicas, esas podemos conocerlas. Se está preguntando si, por ejemplo, integraban la comisión de finanzas, o ese tipo de cosas. Se nos dijo que se nos iba a contestar, pero pese a tener un conspicuo integrante de la dirección del Partido Colorado sentado aquí, no hemos tenido esa respuesta y queremos solicitarla.

También están pendientes las respuestas del intendente Antía, para ir cerrando algunos temas.

En lo que me es personal recojo el guante de la propuesta del diputado Facello; creo que sería oportuno que en algún momento pasemos una raya para ver dónde estamos y cómo seguimos.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Aquí ya he respondido de manera verbal; olvidé que me la habían pedido por escrito. La haremos llegar formalmente.

Yo no sé si esto, desde el punto de vista formal, se puede cerrar, hasta que no termine el trabajo de la Comisión. Entiendo que no, por muchas razones. Una de ellas es porque tengo pensado citar nuevamente gente que ya ha venido acá. Son pocos casos, pero hay que hacer algunas preguntas; además, existe contradicción con la información brindada por otras personas que han venido. Hay cosas que están sin aclarar, que no quedaron claras en aquel momento y es necesario volver a citarlos. Además, no sabemos qué pueda surgir de aquí al final de la Comisión, qué elementos podrían aportarse sobre cualquiera de los temas que están abiertos. Desde mi punto de vista esto está abierto hasta que se cierra. Ahí cada uno o cada bancada presentarán sus informes. Pero toda la gente que está citada se la considera relevante.

Como dice el diputado Facello, yo olvidé al periodista; no lo recordé en la citación original. Se lo puede invitar, o él mismo puede hacerlo, como cualquier miembro de la Comisión que puede invitar a cualquiera.

Me parece que cerrar antes de tiempo, no. Se cerrará cuando termine la Comisión y se presenten los informes en la Cámara. No entiendo por qué hay que… Dentro de quince días puede surgir información pública sobre alguna empresa o nos llega un dato o información determinada, por lo que hay que invitar a alguna persona. La Comisión puede decidir si lo invita o no, está en todo su derecho, pero ese trabajo va a durar hasta el último día. Si mañana surge una persona que puede aportar información sobre cierta empresa o determinado tema en el que estamos trabajando, ¿cómo la Comisión se va a negar a recibirlo? Yo no creo que esto se pueda cerrar así, por una decisión de la Comisión.

Por la lógica de trabajo parecería que con ciertas empresas ya se ha terminado. Insisto: hay que volver a citar a algunas personas, y en otras, recién vamos a ingresar. No creo que haya terminado el trabajo en ninguna.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). Recojo el guante como dijo el diputado Asti de la propuesta del diputado Facello.

Creo que tenemos que usar las normas de la sana crítica, que era lo que nos enseñó Couture, que es el sentido común. Cuando uno pide a los jueces que juzguen, lo primero que tienen que hacer es usar el sentido común. Y ojo que a Couture lo conocemos todos; se murió hace muchísimos años y está traducido a no sé cuántos idiomas; o sea que nos enseñó a todos.

Un juez tiene que juzgar por las normas de la sana crítica, además de las pruebas, pero evaluándolas con el sentido común

Honestamente, hay cosas en las que yo trato de usar el sentido común. Después nos agarrará la prensa, los periodistas que se creen que saben de todo, que porque tienen un micrófono delante pueden decirnos de todo. A mí, realmente, eso no me interesa; los enfrentaré si me interesa y si no los ignoraré.

El sentido común me dice que no tenemos que citar a algunas de las personas que estaban previstas.

Les digo, con total honestidad, que a Juan Salgado le diré lo mismo que a todos los que vienen por el tema de Cutcsa: el error fue del presidente Vázquez al hacer semejante decreto. Se lo diré a Vázquez, si algún día… no creo que hable conmigo. Sinceramente, para seguir escuchando cosas que estamos oyendo en reiteración real… Además, creo que esto estaba cerrado, entre comillas. Ni cuando se archiva un expediente penal se cierra, porque es sin perjuicio; en cualquier momento se lo puede desarchivar.

Yo creo que tenemos que aprovechar el tiempo. Ahí va la segunda cosa: la economía procesal. Ni Salgado ni el intendente de Montevideo, me estoy olvidando de algunos nombres… Pero por las declaraciones, no tengo elementos de juicio de ningún lado, ni siquiera documental, pero tampoco por las declaraciones tenemos elementos. Entonces, ¿vamos a seguir dándole y dándole, perdiendo el tiempo mientras tenemos otras cosas que investigar?

Para mí es un tema de sentido común. Insistimos en que viniera el ministro porque nos parecía mal no contar con la palabra del máximo jerarca en esa rama. Si se sienta Salgado lo escucharemos con mucho gusto pero, ¿qué va a agregar? Tampoco veo que el intendente de Montevideo pueda hacer algún aporte. Además, están las decisiones, las resoluciones, las evaluaciones.

Debemos tener sentido de la prelación. Hay cosas que son realmente importantes, en las que debemos detenernos, y es para todos iguales; por eso estamos acá. Pero tenemos que darle importancia, porque se nos va a acabar el tiempo, y la prórroga no nos va a dar. Para mí, lo peor que le puede pasar a esta Comisión es que termine desflecada. En consecuencia, prefiero equivocarme en algunas cosas o darme cuenta que por este lado no puedo probar. Si no puedo probar, no hay nada. Sin prueba no hay nada; por presunciones no se mueve nadie, y no se debe mover nadie.

Por lo tanto, estoy de acuerdo y me parece que tenemos que tomar la decisión y darle el tiempo que nos queda a las cosas que consideramos que todavía nos faltan, y punto. No debemos seguir reiterando, porque es un sacrificio para todos nosotros, que para eso nos pagan antes de que lo digan en las redes y todo lo demás , pero vamos a ser eficientes. Con total honestidad digo que me parece que, por ejemplo, en este último tema no estamos siendo eficientes. Me gustaría que pudiéramos resolverlo lo antes posible y de manera clara. Debemos hacernos cargo, y punto.

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth). Mi intervención va en el mismo sentido que la de la diputada Bianchi; ella se ha adelantado en varios de los conceptos que yo quería expresar.

Entiendo la preocupación y la inquietud del diputado Peña, pero es clarísimo que nadie va a obstaculizar la introducción de algún elemento nuevo que amerite citar a alguna persona.

El diputado Facello, con muy buen criterio, ha planteado que debemos ser conscientes; no podemos seguir agregando personas todos los días. Tenemos que ser serios en este trabajo. No se pueden manosear nombres me hago cargo de lo que digo , instituciones, empresas, personas, sin una base real, una sospecha, algo concreto, una prueba o una semiprueba que se nos presente.

Sobre Cutcsa hemos escuchado de todos los lados, de todos los colores, de un lado y del otro del mostrador. Por ejemplo, no sé qué podemos preguntarle al señor Juan Salgado que ya no hayamos preguntado. El diputado Facello ha presentado otros casos, y creo que es muy atendible lo que está planteando.

Señoras y señores: tenemos que ser muy serios en esto. Hay que ir hasta el hueso si tenemos que hacerlo, pero esto no es una caza de brujas, no se trata de saber quién encuentra qué, ni quién encuentra el huevo en el nido del otro. No podemos proceder de esa manera; lo hemos hablado en varias oportunidades.

Acá está en juego la democracia, está en juego la República. Estamos hablando de empresas que han actuado dentro de la ley y la Constitución apoyando y aportando a campañas electorales; tenemos que ver si eso, después, significó desvíos de parte de algún jerarca.

Sobre los casos que ha planteado el diputado Facello: ¿qué tenemos en concreto para continuar indagando y seguir un hilo conductor? ¿Qué cosas no han quedado meridianamente claras? Algunas ni siquiera las hemos empezado, otras están en medio del proceso, y tendrán que continuar y finalizar.

Me parece que hay temas que no diría que han sido suficientemente discutidos porque en esto apoyo al diputado Peña, quien planteó que hasta el último momento puede aparecer algo, pero cuando aparezca. No hay que seguir dándole vueltas al asunto para ver si aparece algo. No, hagamos al revés: si aparece algo, vayamos hasta el hueso. Lo hemos dicho en varias oportunidades y nos costó un buen lío hace un tiempo, por una mala interpretación, respecto hasta dónde estábamos dispuestos a llegar. Estamos dispuestos a llegar al fondo, hasta donde haya que llegar. Lo que no podemos hacer quiero que esto que digo se tome con mucho cuidado porque no lo hago con intención ni en alusión hacia nadie; es para todos, inclusive para mí es inventar cosas para seguir sacando jugo a un ladrillo. Donde haya cosas que ameriten avanzar, se avanzará; pero donde haya cosas que estén agotadas reiteramos hasta las mismas preguntas; traemos más personas y seguimos preguntando lo mismo creo que deberíamos decir que ese tema queda para los informes y pasar a otro que está en proceso o que no hemos investigado.

SEÑOR MERONI (Jorge). Hago mías las palabras de la señora diputada Bianchi.

Concretamente, solicito que se vote la no concurrencia del señor Salgado, del intendente Martínez y de la CND por los temas que iban a ser convocados.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar). Me parece que la diputada Bianchi ha hecho una propuesta integral sobre una serie de temas que hemos abordado, que considera como suficientemente discutidos hasta que existan nuevos elementos.

Me parece que en la próxima sesión habría que definir los temas y así poder pasar a resumir, de forma tal que nos permita tomar posición como sector y como bancada.

SEÑOR PRESIDENTE. Iba a proponer exactamente lo mismo. Me parece que amerita un trato informal, después entre nosotros, para no dejar pasar otra semana. Si quieren cortamos ahora, liberamos a los taquígrafos y entre nosotros resolvemos qué hacemos.

(Interrupciones. Diálogos)

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). ¡Con los taquígrafos!

SEÑOR PRESIDENTE. Con los taquígrafos. Lo que quiero decir es muy claro.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). Cuanto chanta anda en la vuelta y quiero que esto figure en la versión taquigráfica se permite atacar a los legisladores, que somos el resultado del voto popular. ¡Punto! En todo caso, están atacando la línea de flotación de la democracia y eso no me lo voy a bancar más. En estos días he visto ataques de todo tipo a propios y ajenos. Así que nada fuera de la versión taquigráfica; ponemos lo que hay que poner sobre la mesa.

No quisiera que la próxima sesión, como no tomamos una decisión, citemos a Martínez, citemos a Salgado. Eso no es efectivo, honestamente lo digo. Al final de cuentas, le estamos dando pasto a las fieras.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Entiendo que hay que utilizar el tiempo lo más racional posible, y en ese sentido fue el planteo que hice en la última sesión sobre el señor ministro.

Por supuesto que era mejor que concurriera, pero si me hubieran quedado un par de dudas, la hubiésemos podido aclarar, y por eso planteé que no era su necesaria su comparecencia. Sin embargo, la Comisión decidió otra cosa. Ahora estamos en otros términos, llamativamente.

Como miembro denunciante quiero ratificar a todas las personas cuya presencia he solicitado; podría evaluar la del intendente Martínez, repasando la versión del director, si me dan hasta la semana que viene. ¡Ni qué hablar en el caso de Salgado! Si se vota, quiero que quede claro que la Comisión decidió no citar, dejar sin efecto la citación que solicité para el señor Salgado. Debe quedar claro que no es que yo haya desistido; en ningún caso, y tampoco estoy de acuerdo con eso que se armó que terminaron compareciendo empleados de la empresa en nombre de él.

Yo tengo preguntas para el señor Salgado. Obviamente, no voto, y si la Comisión entiende que no hay que invitarlo, no vendrá, y ahí quedará la cosa. Pero quiero ser bien claro en estos aspectos porque es mi trabajo de muchos meses; también por eso pido un mínimo de consideración, sino de respeto.

Sobre la empresa Fripur falta información; voy a pedir que venga nuevamente porque falta información, que no ha llegado.

Hemos pedido información de algunos organismos y están a tiempo de enviarla; quizás en un mes la pido, pero falta tiempo.

Aquí vino el Banco de la República, también con muy buena disposición por parte de su presidente, que quedó en enviar información que no hay llegado, pero confío en que llegue, porque así como fue tan diligente en venir y responder, supongo que la enviará. No voy a decir que no la va a enviar, pero si no tendría que reclamarla.

No descarto tener que invitar nuevamente a personas que ya estuvieron porque hay aspectos que no se condicen con el resto, y esa posibilidad está abierta desde que comenzamos el trabajo. Creo que sería una pésima señal de la Comisión, sumándose a todo este entrevero que ya viene, porque claramente, en algún caso, puede haber intención de protección sobre algunas personas.

Quiero ser bien claro: las personas a las que cité, me interesa que vengan. En la semana consideraré la comparecencia del director de Tránsito, que fue muy completa, y quizás podamos evitar la citación a Martínez, si no encuentro preguntas que formularle; ese fue en su momento el caso de Rossi, que lo tenía claro porque había repasado la versión de Martínez.

SEÑOR ASTI (Alfredo). Aquí se han hecho dos planteos.

Uno de ellos es del señor diputado Facello, que es amplio, con respecto a todas las empresas, que dijimos que lo aceptábamos y que contestábamos la semana que viene.

El otro es concreto, y tiene que ver con las citaciones que vamos a enviar para la próxima semana a algunas personas que quedan pendientes por el tema Cutcsa.

Acompaño todo lo que plantearon las señoras diputadas Bianchi y Arrieta y el señor diputado Meroni. Creo que podemos dividir el tema. Sigo manteniendo que lo que planteó el señor diputado Facello lo resolvamos en consulta con nuestros Partidos y sectores la semana que viene; es una idea de dar una estrategia de cómo continúa la Comisión.

El planteo concreto tiene que ver con cursar o no las invitaciones a la CND, al intendente Martínez y al señor Salgado. No lo hemos consultado vía whatsapp con los demás compañeros, pero acompañamos esa posición, sin perjuicio de que, como en toda comisión investigadora, en algún momento se pueda volver a cambiar y tomar otra decisión al respecto.

Este es el estado de situación en que nos encontramos hoy, con las informaciones recibidas, a menos que se encuentren motivos para volver a citar a la CND, a Martínez y a Salgado; nosotros nos habíamos expresado anteriormente con respecto a que la empresa designara a quien estimara necesario y en forma documentada, como lo hicieron aquí. No es momento de entrar en debate sobre cada uno. Propongo separar los temas: lo demás la semana que viene, y esto en el día de hoy repito , sin perjuicio de que pueda revisarse por si hay, a la luz de los acontecimientos, motivos como para citar a más personas.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). Rechazo totalmente las palabras que acabo de escuchar del diputado denunciante Adrián Peña, porque el objetivo de la Comisión es ser eficaz y eficiente, como todo trabajo parlamentario. Si seguimos por este camino, no vamos a terminar con ningún resultado, y eso es lo peor que le puede pasar a la Comisión. Ninguno de nosotros ninguno; al menos yo hablo por mí quiere tapar a nadie. ¡A nadie! Puedo repetir cosas que hasta en la prensa tuve que decir. No hay ninguna presidencia blanca o del Partido Nacional que esté en juego hasta lo podemos razonar por el absurdo ; además, en ese caso a mí no me importaría tampoco porque no me compra nadie.

En consecuencia, se trata de una reprogramación del trabajo que tenemos que hacer por un problema de tiempo. Podríamos llamar a las personas que quedan pendientes… Consideremos el caso concreto de Cutcsa: yo soy de las personas que no están de acuerdo con lo que decidió el Senado de la República; para mí las empresas deben aportar a los partidos políticos, discrepo totalmente con el proyecto. Lo que hay que tener cuidado es que no te aprieten después. ¿De qué manera lo tenemos que decir más claro? Y eso depende de la capacidad, de la honestidad, de la capacidad de liderazgo y de las fortalezas de las instituciones públicas. El tema es el apriete posterior. Eso es la patología. ¿Si no cómo financiamos los partidos políticos? Solamente los ricos pueden dedicarse a la política. ¿Otra vez lo mismo? Ya los griegos y los romanos lo enseñaron hace siglos.

En definitiva, soy partidaria de una reprogramación de las urgencias de las personas que tenemos que citar.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE. Participo de la idea de la reprogramación. Si están de acuerdo, para la próxima sesión dejaremos en suspenso las citaciones y reprogramaremos las invitaciones pendientes, a fin de cumplir en lo posible con los plazos legales habilitados por el Parlamento.

Vamos a buscar la reiteración de oficios pendientes para volver a solicitarlos. Ya han sido solicitados más de una vez; pero volveremos a reiterarlos. Cada vez que se reiteran los oficios se les agrega la copia de los oficios anteriores.

Lo otro que quiero manifestar es un acto de catarsis interno que ya expresé muchas veces en la prensa. Nosotros, como Partido Nacional, terminamos votando una Comisión porque se planteó determinada situación política que todos conocemos, por un ida y vuelta de propuestas, pero siempre sentimos que esta Comisión no iba a llevar a buen puerto. Hablar de una Comisión Investigadora que son buenas y necesarias; hemos visto los resultados con Pluna o con Ancap cuando versa sobre materias como esta, nada menos del financiación de los partidos políticos, cuando no tenemos el acceso al levantamiento de los secretos bancarios y de los secretos tributarios, y sabiendo cuáles son nuestras potestades reales… Ojo: considero que es correcto que no las tengamos. Esa es una prerrogativa de la Justicia, no de mayorías coyunturales que se den en un Parlamento. Creo que estamos en una suerte de callejón sin salida, y uno no quiere ser obstáculo al funcionamiento de nadie para que no lo cataloguen de que no está cooperando o que tiene algo que ocultar.

Pero uno siente que va en una vía ciega, por esas razones: porque las vías centrales de los flujos de financiación son muy difícil de justificar en términos económicos con una prueba; nadie va a venir con un recibo y una foto entregando un cheque o aportación que diga "Te cambio el cheque por la resolución ministerial número tal".

Adhiero a la propuesta de la señora diputada Bianchi Poli en el sentido de suspender la citación de Salgado de la próxima semana y reprogramar todo el material de trabajo al respecto.

SEÑOR MERONI (Jorge). Nosotros queremos dejar sentado en la versión taquigráfica que planteamos no citar al intendente Martínez, a Juan Salgado y a la CND no por un problema de tiempo, de espacio de esta Comisión, sino porque habíamos quedado satisfechos con las explicaciones dadas por los diferentes invitados que concurrieron a esta Comisión. Queremos que esto quede en la versión taquigráfica. Hacemos acuerdo con que la próxima semana no se cite a nadie y veamos cómo seguimos de acá para adelante.

SEÑOR CARRASCO BRIOZZO (Andrés). Coincido con el planteo de que tenemos que ser eficientes en el trabajo y tenemos que rever cómo venimos a trabajar más adelante. De repente podemos usar el lunes que viene para eso, pero creo que eso es independiente de que mantengamos la citación que tenemos prevista para el lunes que viene. Es importante y ya lo discutimos en la reunión en que vinieron los representantes de Cutcsa, cuando fueron citados, y dijimos que manteníamos la citación a Salgado. Personalmente, creo que necesitamos que venga Salgado y es importante que la Comisión mantenga la citación.

Quería dejar esa constancia en la versión taquigráfica y si vamos a dejarla en suspenso, solicito que se vote, porque no estoy de acuerdo. Creo que no están evacuadas todas las preguntas que se le pueden hacer a Salgado.

SEÑOR PRESIDENTE. A efectos de que la prensa, luego, informe, quiero aclarar que la reprogramación no significa dejar de citar a nadie, sino, simplemente, que vamos a reprogramar el cronograma de citación, eventualmente depurando la lista. Que no quede como que no votamos la venida de Salgado, porque no es eso. Yo no estoy diciendo que no venga Salgado; estoy diciendo: vamos a reprogramar toda una cuestión general. En estas cosas me gusta ser claro. Esto no es caminar espalda con espalda de cobertura de impunidades, sino que caminemos juntos en resoluciones y en consenso, porque tampoco quiero dejar a francotiradores libres para que se dediquen a bombardearnos entre nosotros. ¡Que quede claro!

SEÑOR ASTI (Alfredo). Como se están dejando constancias en la versión taquigráfica, queremos decir algo que ya hemos dicho otras veces: investigar, sí; show mediático para protagonismos personales o sectoriales, no.

SEÑOR PRESIDENTE. Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la reprogramación para el próximo lunes, con suspensión de las citaciones.

(Se vota)

——Ocho en nueve: AFIRMATIVA.

Se levanta la reunión.